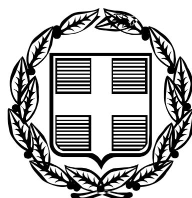


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1808**

10 Σεπτεμβρίου 2007

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/33386/10021/30.8.2007

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 13, έκδοση 9η, τροποποίηση 11 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Διερεύνησης Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (Φ.Ε.Κ. 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (Φ.Ε.Κ. 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (Φ.Ε.Κ. 74/Α) και 1340/1983 (Φ.Ε.Κ. 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (Φ.Ε.Κ. 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (Φ.Ε.Κ. 190/Α), 19/1992 (Φ.Ε.Κ. 4/Α), 35/1993 (Φ.Ε.Κ. 13/Α) και 80/1996 (Φ.Ε.Κ. 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (Φ.Ε.Κ. 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (Φ.Ε.Κ. 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (Φ.Ε.Κ. 187/Α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (Φ.Ε.Κ. 862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κ.λπ..

2. Το Παράρτημα (Annex) 13, της Σύμβασης του Σικάγου «Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών» Έκδοση 9η, Τροποποίηση 11.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το άρθρο 191α του ν. 3270/11.10.2004 περί δικαιώματος υπογραφής του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 13 της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 9η έκδοση του Ιουλίου 2001, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13

Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ
Ιστορική αναδρομή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές για Έρευνες Αεροπορικών Ατυχημάτων αρχικά υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 11 Απριλίου 1951 σε εκτέλεση του άρθρου 37 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο, 1944) και ονομάστηκαν ως Παράρτημα 13 της Σύμβασης. Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές ήταν βασισμένες σε συστάσεις της Πρώτης Συνεδρίασης της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων, το Φεβρουάριο του 1946, οι οποίες αναπτύχθηκαν περισσότερο κατά τη Δεύτερη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης το Φεβρουάριο του 1947.

Η Δέκατη Τέταρτη Συνεδρίαση της Συνέλευσης (Ρώμη, Αύγουστος - Σεπτέμβριος 1962) μελέτησε το θέμα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και υιοθέτησε τις αποφάσεις Α14-22 και Α14-27, Παράρτημα ΙΣΤ. [Η 15η Συνεδρίαση της Συνέλευσης (Μόντρεαλ Ιούνιος - Ιούλιος 1965) ακολούθως, υιοθέτησε την απόφαση Α15-8 Παράρτημα ΙΣΤ, η οποία ενοποίησε και αντικατέστησε την διευκρινιστική πρόταση 2 της απόφασης Α14-22 και την απόφαση Α14-27 Παράρτημα ΙΣΤ]. Η πρώτη από αυτές:

1) κατεύθυνε "το Συμβούλιο να:

α) μελετήσει την πιθανότητα της έναρξης μιας ομοιόμορφης διαδικασίας για χρήση από τα Κράτη, ώστε

να είναι γρήγορα διαθέσιμες οι εκθέσεις διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, καθώς και οι έρευνες, κυρίως όταν αναφέρονται σε μεγάλα σύγχρονα μεταφορικά αεροσκάφη, έτσι ώστε να βελτιωθεί ο χρόνος διαβίβασης τέτοιων εκθέσεων από όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη.

β) μελετήσει εάν είναι πρακτικά δυνατόν να θεσπίσει διαδικασίες, με τις οποίες το Κράτος Κατασκευής ή το Κράτος που αρχικά πιστοποίησε τον τύπο του αεροσκάφους να μπορεί, με κατάλληλες συνθήκες και ύστερα από πρόσκληση, να διαθέτει κατάλληλους εμπειρογνώμονες για συμβουλή και διαβούλευση στη διερεύνηση ατυχημάτων, και υπό το φως των αποτελεσμάτων μιας τέτοιας μελέτης να:

i) προσδιορίσει τα πιο πρακτικά μέσα, ώστε να εξασφαλίζεται η πληρέστερη δυνατή αξιοποίηση των εξειδικευμένων γνώσεων τέτοιων εμπειρογνωμόνων και να ειδοποιούνται όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη αρμοδίως, καθώς και

ii) παρακινεί όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη να συνεργάζονται στη χρησιμοποίηση τέτοιων εμπειρογνωμόνων, ώστε να συνεισφέρουν στην ασφάλεια της αεροναυτιλίας" και

2) προέτρεψε "όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη να παρέχουν έγκαιρη ειδοποίηση για αεροπορικά ατυχήματα, ιδιαίτερα εκείνα που αφορούν μεγάλα σύγχρονα αεροσκάφη μεταφορών, στο Κράτος Κατασκευής ή στο Κράτος που αρχικά πιστοποίησε τον τύπο του αεροσκάφους, οποτεδήποτε θεωρείται ότι μια τέτοια ενέργεια θα είναι πρέπουσα."

Επιπλέον, με την απόφαση Α14-27, Παράρτημα ΙΣΤ, η Συνέλευση αποφάσισε ότι "σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων, που είναι μεγάλης σημασίας για τη γενική βελτίωση της ασφάλειας της αεροναυτιλίας ότι, στη μέγιστη πρακτικά δυνατή έκταση, το Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο συνέβη ατύχημα σε αεροσκάφος μη δικής του κατασκευής, κοινοποιεί στο Κράτος Κατασκευής, το συντομότερο δυνατόν, κάθε σχετικής πληροφορίας, η οποία προκύπτει από την έρευνα και η οποία αντανακλάται στην πτητική ικανότητα του τύπου του αεροσκάφους ή του εξοπλισμού του, ή η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να επιφέρει βελτίωση στην ασφάλεια.".

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επακόλουθων τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο των κυριοτέρων αντικειμένων που εμπλέκονται καθώς και τις ημερομηνίες κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Ενώ το Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε εφαρμογή των διατάξεων του Άρθρου 37 της Σύμβασης, η Έρευνα επί Αεροπορικών Ατυχημάτων είναι αφ' εαυτής το θέμα του Άρθρου 26 της Σύμβασης. Αυτό το Άρθρο υποχρεώνει το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το αεροπορικό ατύχημα να αρχίσει έρευνα σε ορισμένες περιπτώσεις και, στο μέτρο που οι νόμοι του επιτρέπουν, να διεξάγει την έρευνα σύμφωνα με τη διαδικασία του ICAO. Ωστόσο, το Άρθρο 26 δεν αποκλείει την ανάληψη παραπέρα δράσης στον τομέα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και οι διαδικασίες που δρομολογούνται σε αυτό το Παράρτημα δεν περιορίζονται μόνο σε μια έρευνα που άρχισε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 26, αλλά κάτω από ορισμένες περιστάσεις ισχύουν στην περίπτωση έρευνας για κάθε «αεροπορικό ατύχημα» σύμφωνα με τον ορισμό, που περιέχεται στο παρόν. Με σκοπό να διατηρηθεί η σωστή σχέση μεταξύ των διατάξεων του Άρθρου 26 και εκείνων του Παραρτήματος, έχουν τηρηθεί οι παρακάτω αρχές:

α) Το Άρθρο 37 της Σύμβασης είναι το Ρυθμίζον Άρθρο στην εξέλιξη ενός Παραρτήματος πάνω στην Έρευνα Αεροπορικών Ατυχημάτων, αλλά τίποτα μέσα στο Παράρτημα δεν πρέπει να έρχεται σε αντίθεση με τους ρητούς όρους του Άρθρου 26, ή οποιουδήποτε άλλου Άρθρου της Σύμβασης, ούτε πρέπει να περιέχει οποιαδήποτε διάταξη, που μπορεί να παραβιάζει το πνεύμα και το σκοπό της Σύμβασης.

β) Υπό την επιφύλαξη του α) το Παράρτημα μπορεί να ασχολείται με οποιοδήποτε σχετικό θέμα, με το οποίο έχει ρητά ή όχι ασχοληθεί το Άρθρο 26 ή οποιοδήποτε άλλο Άρθρο της Σύμβασης. Για παράδειγμα δεν συνιστά παράβαση της Σύμβασης το να ασχολείται το Παράρτημα με τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των Κρατών εκτός του Κράτους Νηολόγησης και του Κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα. Ομοίως, το Παράρτημα μπορεί να ασχολείται με τα προνόμια, που πρέπει να παρέχονται στους εξουσιοδοτημένους παρατηρητές από το Άρθρο 26, ώστε να είναι "παρόντες" στην έρευνα. Αυτά είναι θέματα επί των οποίων το Άρθρο 26 σιωπά. Το Παράρτημα μπορεί επίσης να ασχολείται και με άλλες κατηγορίες ατυχημάτων που δεν προβλέπονται από τις διατάξεις του Άρθρου 26.

Σχέση μεταξύ Παραρτήματος 13
και Άρθρου 26 της Σύμβασης

Με σκοπό να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ των διατάξεων του Άρθρου 26 και των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος το Συμβούλιο, στην 20η σύσκεψη της Δωδέκατης Συνεδρίασης στις 13 Απριλίου 1951, υιοθέτησε την ακόλουθη πρόσθετη απόφαση:

"Δεδομένου ότι το Άρθρο 26 της Σύμβασης προβλέπει ότι το Κράτος στο οποίο συμβαίνει ατύχημα αεροσκάφους, στο πνεύμα των όρων του Άρθρου, 'θα αρχίζει έρευνα των συνθηκών του ατυχήματος σύμφωνα, στο μέτρο που η νομοθεσία του επιτρέπει, με τη διαδικασία η οποία μπορεί να έχει συσταθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας', και

Δεδομένου ότι το Συμβούλιο, κατά τη 18η σύσκεψη της Δωδέκατης Συνεδρίασής του στις 11 Απριλίου 1951, υιοθέτησε το Παράρτημα 13 για την Έρευνα Ατυχημάτων Αεροσκαφών,

Το Συμβούλιο συνιστά τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για Έρευνα Ατυχημάτων Αεροσκαφών, που περιέχονται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης, ως την ακολουθητέα διαδικασία από τα Συμβαλλόμενα Κράτη για έρευνες ατυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό και οι οποίες ξεκινούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 26,

Εξυπακούεται:

1) ότι τα Κράτη μπορούν, σύμφωνα με το Άρθρο 38 της Σύμβασης να παρεκκλίνουν από οποιαδήποτε διάταξη του Παραρτήματος 13, εκτός του ότι, όσον αφορά ατυχήματα καλυπτόμενα από τους όρους του Άρθρου 26 της Σύμβασης και σε εφαρμογή αυτού του Άρθρου,

'το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το ατύχημα θα αρχίζει έρευνα', 'το Κράτος στο οποίο το αεροσκάφος είναι νηολογημένο πρέπει να έχει την ευκαιρία να ορίζει παρατηρητές για να παρευρίσκονται στην έρευνα' και 'το Κράτος, που διεξάγει την έρευνα πρέπει να κοινοποιεί την έκθεση και τα ευρήματα του θέματος στο Κράτος Νηολόγησης', και

2) ότι η διαδικασία που συνιστάται εδώ δεν έχει εφαρμογή, όταν το ατύχημα σε αεροσκάφος, που δεν συνεπάγεται θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό 'υποδεικνύει σοβαρό τεχνικό ελάττωμα στο αεροσκάφος ή στις αεροναυτιλιακές ευκολίες, περιπτώσεις για τις οποίες και μέχρι ο ICAO να συστήσει μια διαδικασία για αυτόν τον σκοπό, η έρευνα θα διεξάγεται σύμφωνα με την εθνική διαδικασία του ενδιαφερόμενου Κράτους, υποκείμενη στις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τις διατάξεις του Άρθρου 26".

Ο διαπιστευμένος εκπρόσωπος και οι σύμβουλοι που αναφέρονται στο Παράρτημα αποτελούν από κοινού τους παρατηρητές που έχουν δικαίωμα να παρίστανται σε έρευνα κατά το Άρθρο 26.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να κοινοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτού. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοιες κοινοποιήσεις και σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και κατ' επέκταση οποιεσδήποτε τροποποιήσεις, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Επί πλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν συνεχώς ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές που μπορεί να προκύψουν στη συνέχεια ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών που κοινοποιήθηκαν προγενέστερα. Ένα ειδικό αίτημα για κοινοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Η προσοχή των Κρατών εφιστάται επίσης στις διατάξεις του Παραρτήματος 15 που έχουν σχέση με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετικών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO, μέσω της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρέωσης των Κρατών βάσει του Άρθρου 38 της Σύμβασης.

Χρησιμοποίηση του κειμένου του Παραρτήματος στους Εθνικούς Κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια απόφαση, με την οποία εφιστούσε την προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών ως προς την επιθυμία να χρησιμοποιούν στους εθνικούς τους κανονισμούς, κατά το πρακτικώς δυνατόν, την ακριβή γλώσσα εκείνων των Προτύπων του ICAO που έχουν κανονιστικό χαρακτήρα καθώς επίσης και εκείνων που δεικνύουν αποκλίσεις από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων και επιπρόσθετων εθνικών κανονισμών που ήταν σημαντικοί για την ασφάλεια και την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Ωστόσο, τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 13, ενώ είναι γενικής εφαρμογής, σε πολλές περιπτώσεις, θα απαιτούν διεύρυνση, ώστε να καταστεί δυνατό να διατυπωθεί ένας πλήρης εθνικός κώδικας.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Αυτά καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και προς την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, κανονικότητας ή αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και προς την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο.

γ) Διατάξεις που διέπουν την εφαρμογή των Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτή λεξικογραφική ερμηνεία. Ο ορισμός δεν έχει ανεξάρτητο χαρακτήρα αλλά είναι βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στην έννοια του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος, για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρό-

τυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες – Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης είτε μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσει τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό και / ή τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Σε όλο το κείμενο του παρόντος Παραρτήματος, η χρήση του αρσενικού γένους θα πρέπει να γίνεται αντιληπτό ότι περιλαμβάνει άρρενα και θήλεα πρόσωπα.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 13

Τροποποίηση	Πηγή (-ές)	Αντικείμενο (-α)	Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται
1η Έκδοση	Πρώτη και Δεύτερη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων	–	11 Απρ. 1951 1 Σεπ. 1951 1 Δεκ. 1951
1 (2η Έκδοση)	Αποφάσεις της Συνέλευσης A14-22 και A14-2 7, Προσάρτημα ΙΣΤ. Τρίτη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων	Νέοι ορισμοί. Δικαιώματα και υποχρεώσεις του Κράτους Κατασκευής. Αρχική και επακόλουθη ειδοποίηση για ατύχημα. Παρουσία των εκπροσώπων του αερομεταφορέα. Έκθεση για την έρευνα. Περίληψη και τύπος σύνταξης της έκθεσης.	24 Νοε. 1965 24 Μαρτίου 1966 25 Αυγ. 1966
2	Τρίτη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων	Διαδικασίες επικοινωνίας που αφορούν την αποστολή ειδοποίησης για ατύχημα αεροσκάφους.	5 Δεκ. 1966 5 Απριλίου 1967 24 Αυγ. 1967
3	Άδειοδότηση Προσωπικού/ Πρακτικές Εκπαίδευσης/ Ιατρική Σύσκεψη Διευθύνσεων (1970)	Αυτοψία θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων και αναφορά αποτελεσμάτων.	27 Μαρτίου 1972 27 Ιουλίου 1972 7 Δεκ. 1972
4 (3η έκδοση)	Μελέτη Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Ειδοποίηση για όλα τα ατυχήματα πολυκινητήριων αεροσκαφών πάνω από 2.250 Kg (5.000 lb). Ειδοποίηση και ανταλλαγή πληροφοριών επί συμβάντων.	12 Δεκ. 1972 12 Απριλίου 1973 16 Αυγ. 1973
5 (4η έκδοση)	Διερεύνηση Ατυχήματος και Πρόληψη. Σύσκεψη Διευθύνσεων (AIG/1974). Επιτροπή για Παράνομη Παρέμβαση	Αλλαγή τίτλου. Διαγραφή και πρόσθεση ορισμών. Αντικείμενο διερεύνησης. Χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και προνομιακό καθεστώς που απονέμεται σε ορισμένες εκθέσεις διερεύνησης Ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται από Κράτος που λαμβάνει συστάσεις ασφαλείας. Ευθύνη του Κράτους Νηολόγησης να συμμετέχει στη διερεύνηση ορισμένων ατυχημάτων όταν καλείται προς τούτο, να παρέχει αποτυπωτές πτήσης κάτω από ορισμένες περιστάσεις και να ζητά τη συμμετοχή του Κράτους Κατασκευής όταν το Κράτος Νηολόγησης διεξάγει διερεύνηση και εμπλέκονται θέματα πτητικής ικανότητας. Δικαιώματα και υποχρεώσεις του Κράτους Κατασκευής να συμμετέχει σε ορισμένες διερευνήσεις. Δικαιώματα και δικαιώματα του Κράτους που έχει ειδικό ενδιαφέρον σε ένα ατύχημα λόγω θανάτων πολιτών του. Το σύστημα Αναφοράς Δεδομένων Ατυχήματος/Συμβάντος (ADREP). Υπεύθυνος Διερευνητής να πληροφορεί τις αρχές πτητικής ασφάλειας, όταν είναι απαραίτητο.	18 Δεκ. 1975 18 Απριλίου 1976 12 Αυγ. 1976
6 (5η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση και Πρόληψη Ατυχημάτων (AIG/1974)	Προσθήκη των λέξεων "με βάση τα προσόντα του" στους ορισμούς του διαπιστευμένου εκπροσώπου, συμβούλου και υπεύθυνου διερευνητή. Νέος ορισμός και προδιαγραφές, που αφορούν το Κράτος του Αερομεταφορέα στην περίπτωση που αεροσκάφους μισθωμένου, εκμισθωμένου ή ανταλλαγέντος. Ευθύνη του Κράτους Νηολόγησης να στέλνει ειδοποίηση για ατύχημα κάθε φορά που προβαίνει στη διερεύνηση. Συντονισμός μεταξύ υπευθύνου διερευνητή και δικαστικών αρχών. Εξάλειψη της αναφοράς στον αριθμό κινητήρων. νέα προδιαγραφή για δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης.	24 Νοε. 1978 24 Μαρτίου 1979 29 Νοε. 1979

7 (6η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση και Πρόληψη Ατυχημάτων (AIG/1979)	Προσθήκη, στον ορισμό του ατυχήματος, τα των τραυματισμών από εξαρτήματα αεροσκάφους ή από την ώθηση των καυσαερίων. Ενίσχυση της γενικής προδιαγραφής που αφορά τη διεξαγωγή της διερεύνησης. Ενίσχυση της προδιαγραφής που αφορά την αποκάλυψη στοιχείων. Ενίσχυση της προδιαγραφής για ανταλλαγή απόψεων επί της Τελικής Έκθεσης. Απάλειψη των προδιαγραφών που αφορούν "Περίληψη της Τελικής Έκθεσης" και αναφορών σε αυτή. Αλλαγή της προδιαγραφής που αφορά την προώθηση στον ICAO της Τελικής Έκθεσης. Επέκταση της προδιαγραφής για τη δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης ή σχετικών εγγράφων. Νέο κεφάλαιο για μέτρα πρόληψης ατυχημάτων. Νέο συνημμένο, που αφορά ανταλλαγή Τελικών Εκθέσεων μεταξύ Κρατών και κατάλογο Τελικών Εκθέσεων που είναι διαθέσιμες στα Κράτη.	24 Νοε. 1980 24 Μαρτίου 1981 26 Νοε. 1981
8 (7η έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Προσθήκη, στον ορισμό του σοβαρού τραυματισμού, της έκθεσης σε μολυσματικές ουσίες και επιβλαβή ακτινοβολία. Νέο συνημμένο που αφορά την αποκάλυψη στοιχείων. Εκδοτικές αλλαγές.	22 Ιαν. 1988 22 Μαΐου 1988 17 Νοε. 1988
9 (8η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση Ατυχημάτων (AIG/1992)	Αλλαγή τίτλου. Νέοι ή αναθεωρημένοι ορισμοί των αιτίων, διερεύνησης, σοβαρού συμβάντος, Κράτους Σχεδιασμού, Κράτους Κατασκευής και Κράτους του Αερομεταφορέα. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την εφαρμογή και το αντικείμενο της διερεύνησης. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν ευθύνες και δικαιώματα του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής. Νέες προδιαγραφές, που αφορούν την ειδοποίηση και διερεύνηση για σοβαρά συμβάντα. Ενίσχυση των προδιαγραφών, που αφορούν την ιδοποίηση για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Νέα προδιαγραφή που αφορά βοήθεια από τα πλησιέστερα Κράτη σ' ένα ατύχημα σε διεθνή ύδατα. Νέα προδιαγραφή που αφορά το διαχωρισμό από οποιαδήποτε δικαστική ή διοικητική ενέργεια για απόδοση μομφής ή ευθύνης από διερεύνηση ατυχήματος. Ενίσχυση των προδιαγραφών, που αφορούν τη χρήση και ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης. Ενίσχυση των προδιαγραφών, που αφορούν εξετάσεις αυτοψίας και συντονισμό με τις δικαστικές αρχές. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν αποκάλυψη στοιχείων και απάλειψη του σχετικού συνημμένου. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την ευθύνη άλλων Κρατών να παρέχουν πληροφορίες και τα δικαιώματα συμμετοχής τους. Νέα προδιαγραφή που αφορά οργανωτικές πληροφορίες και ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν τη συμμετοχή του αερομεταφορέα. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν τα δικαιώματα διαπιστευμένων εκπροσώπων και μια νέα προδιαγραφή που αφορά τις υποχρεώσεις τους. Ενίσχυση της προδιαγραφής που αφορά συμμετοχή Κρατών που είχαν θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς σε πολίτες τους, Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την αρχική έκθεση ADREP και την έκθεση στοιχείων ατυχήματος/ συμβάντος. Ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν ανταλλαγή απόψεων, δημοσίευση και διανομή της Τελικής Έκθεσης. Νέες και ενισχυμένες προδιαγραφές που αφορούν μέτρα πρόληψης ατυχημάτων. Νέα υποπαράγραφος και αλλαγές στον τύπο σύνταξης της Τελικής Έκθεσης στο Προσάρτημα. Ενημερωμένοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών αποδεκτών ειδοποίησης και αναφοράς στο Προσάρτημα Β. Κατάλογος παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων ως νέο Προσάρτημα Δ.	23 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοε. 1994
10 (9η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση και Πρόληψη Ατυχημάτων (AIG/1999)	Αλλαγές στην ενημέρωση για ατύχημα ή σοβαρό συμβάν και νέες διατάξεις για επιβεβαίωση λήψης της ενημέρωσης. Νέες διατάξεις για παροχή λεπτομερειών για επικίνδυνα υλικά. Διεύρυνση των διατάξεων για την ευθύνη έναρξης, διεξαγωγής και ανάθεσης της διερεύνησης. Νέες διατάξεις για ιατρικές εξετάσεις. Ευθυγράμμιση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κράτους Νηολόγησης και του Κράτους του Αερομεταφορέα με εκείνα του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής. Ενίσχυση των διατάξεων συμμετοχής του Κράτους που είχε θανάτους σε πολίτες του. Νέος τίτλος για το Κεφάλαιο 6 που περιέχει τις διατάξεις που σχετίζονται με την Τελική Έκθεση. Ενίσχυση της διαδικασίας ανταλλαγής απόψεων και συνυπολογισμός του αερομεταφορέα και του κατασκευαστή. Νέες διατάξεις για ενδιάμεση έκθεση. Νέος τίτλος για το Κεφάλαιο 7 που περιέχει τις διατάξεις για Έκθεση ADREP. Ενίσχυση των διατάξεων για υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς συμβάντων. Νέες διατάξεις για συστήματα εθελοντικής αναφοράς συμβάντων και περιβάλλον μη τιμωρίας. Ενίσχυση των διατάξεων επί συστημάτων βάσεων δεδομένων, ανάλυσης δεδομένων και προληπτικών ενεργειών. Νέα πρόβλεψη για ανταλλαγή πληροφοριών ασφαλείας. Ενημέρωση του Συνημμένου Β. Απάλειψη του Συνημμένου Γ. Νέο Συνημμένο για κατευθυντήριες γραμμές για ανάγνωση και ανάλυση αποτυπωτών πτήσης.	26 Φεβ. 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοε. 2001
11	Σύσκεψη Διευθύνσεων Διερεύνησης και Πρόληψης Ατυχημάτων (AIG) (1999). Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Απόφαση της Συνέλευσης Α35-17	α) συμμετοχή άλλων Κρατών στις διερευνήσεις, β) μη αποκάλυψη καταγραφών και αντίγραφα καταγραφών από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, και γ) νομική καθοδήγηση για την προστασία των πληροφοριών από τα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας.	3 Μαρτίου 2006 17 Ιουλίου 2006 23 Νοε. 2006

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές για Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών, έχουν το ακόλουθο νόημα:

Αερομεταφορέας (Operator). Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί στην εκμετάλλευση αεροσκαφών.

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα το οποίο μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα, εκτός των αντιδράσεων του αέρα που προέρχονται από την επιφάνεια της γης.

Αιτίες (Causes). Ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν στο ατύχημα ή συμβάν.

Αποτυπωτής πτήσης (Flight recorder). Οποιοσδήποτε τύπος αποτυπωτή, εγκατεστημένος στο αεροσκάφος με σκοπό τη συμπληρωματική της διερεύνησης ατυχήματος / συμβάντος.

Σημείωση.- Βλέπε Παράρτημα 6, Μέρη I, II και III, για προδιαγραφές σχετικά με τους αποτυπωτές πτήσης.

Αρχική έκθεση (Preliminary report). Επικοινωνία που χρησιμοποιείται για την άμεση διάδοση δεδομένων που αποκτήθηκαν στα αρχικά στάδια της διερεύνησης.

Ατύχημα (Accident). Περιστατικό συνδεόμενο με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης οποιουδήποτε προσώπου στο αεροσκάφος που έχει την πρόθεση να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα αυτά τα πρόσωπα που έχουν αποβιβασθεί, κατά το οποίο:

α) ένα πρόσωπο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά ως αποτέλεσμα:

– του γεγονότος ότι βρισκόταν στο αεροσκάφος, ή

– άμεσης επαφής με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων τμημάτων που έχουν αποσπαστεί από το αεροσκάφος, ή

– άμεσης έκθεσης στο ρεύμα καυσαερίων,

εκτός εάν οι τραυματισμοί προέρχονται από φυσικές αιτίες, είναι αυτοτραυματισμοί ή προκλήθηκαν από άλλα άτομα, ή εάν οι τραυματισμοί προκλήθηκαν σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των χώρων που κανονικά διατίθενται στους επιβάτες και πλήρωμα, ή

β) το αεροσκάφος παθαίνει ζημιά ή δομική αστοχία η οποία:

– επηρεάζει αρνητικά τη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροσκάφος και

– θα απαιτούσε κανονικά μείζονα επισκευή ή αντικατάσταση του επηρεασμένου τμήματος,

εκτός αν πρόκειται για ζημιά ή βλάβη κινητήρα, εφόσον η ζημιά περιορίζεται στον κινητήρα, το περίβλημα ή τα εξαρτήματά του, ή για ζημιές που περιορίζονται σε έλικες, ακροπτερύγια, κεραίες, ελαστικά, φρένα, αεροδυναμικά καλύμματα, μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στην επιφάνεια του αεροσκάφους, ή

γ) το αεροσκάφος έχει απολεσθεί ή είναι τελείως απροσπέλαστο.

Σημείωση 1.- Μόνο για στατιστική ομοιομορφία, ένα τραύμα που καταλήγει σε θάνατο εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος καταχωρείται ως θανάσιμος τραυματισμός από τον ICAO.

Σημείωση 2.- Αεροσκάφος θεωρείται απολεσθέν, όταν η επίσημη έρευνα έχει περατωθεί και δεν έχουν εντοπισθεί τα συντρίμμια.

Διαπιστευμένος εκπρόσωπος (Accreditedrepresentative). Πρόσωπο ορισμένο από ένα Κράτος, επί τη βάσει των προσόντων του (της), με σκοπό να συμμετάσχει σε διερεύνηση που διεξάγεται σε άλλο Κράτος.

Διερεύνηση (Investigation). Διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων, η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, περιλαμβανομένου του προσδιορισμού των αιτίων και, όπου χρειάζεται, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

Κράτος Κατασκευής (State of Manufacture). Το Κράτος που έχει δικαιοδοσία επί του οργανισμού ο οποίος είναι υπεύθυνος για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

Κράτος Νηολόγησης (State of Registry). Το Κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Στην περίπτωση νηολόγησης αεροσκάφους διεθνούς αερομεταφορέα σε μη εθνική βάση, τα Κράτη που συνιστούν την εταιρεία είναι από κοινού και ιδιαιτέρως δεσμευμένα να αναλάβουν τις υποχρεώσεις οι οποίες, σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγου, προσάπτονται στο Κράτος Νηολόγησης. Βλέπε σχετικά, την απόφαση Συμβουλίου της 14[ης] Δεκεμβρίου 1967 περί Εθνικότητας και Νηολόγησης Αεροσκαφών, των οποίων την εκμετάλλευση έχουν Διεθνείς Εταιρίες, η οποία μπορεί να βρεθεί στο Policy and Guidelines Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

Κράτος Σχεδιασμού (State of Deign). Το Κράτος που έχει δικαιοδοσία επί του οργανισμού που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τύπου.

Κράτος του Αερομεταφορέα (State of Operator). Το Κράτος, στο οποίο είναι εγκατεστημένο το κύριο μέρος της επιχείρησης του αερομεταφορέα ή, εάν δεν υπάρχει τέτοιο μέρος για την επιχείρηση, η μόνιμη κατοικία του αερομεταφορέα.

Κράτος του Περιστατικού (State of Occurrence). Το Κράτος, στην επικράτεια του οποίου συμβαίνει ένα ατύχημα ή συμβάν.

Μέγιστη μάζα (Maximum mass). Η μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης.

Σοβαρό συμβάν (Serious incident). Συμβάν που περιλαμβάνει καταστάσεις οι οποίες δείχνουν ότι μόλις αποφεύχθηκε ένα ατύχημα.

Σημείωση 1.- Η διαφορά μεταξύ ατυχήματος και σοβαρού συμβάντος βρίσκεται μόνο στο αποτέλεσμα.

Σημείωση 2.- Παραδείγματα σοβαρών συμβάντων μπορούν να βρεθούν στο Συνημμένο Γ του Παραρτήματος 13 και στο Accident/ Incident Reporting Manual (Doc 9156).

Σοβαρός τραυματισμός (Serious injury). Τραυματισμός, τον οποίο παθαίνει ένα πρόσωπο σε ατύχημα και ο οποίος:

α) απαιτεί νοσοκομειακή περίθαλψη για περισσότερες από 48 ώρες, που αρχίζουν εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που συνέβη ο τραυματισμός, ή

β) καταλήγει σε κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων χεριών, δακτύλων ποδιών, ή μύτης), ή

γ) περιλαμβάνει θλάσεις που προκαλούν μεγάλη αιμορραγία, βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή

δ) περιλαμβάνει βλάβη οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

ε) περιλαμβάνει εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε εγκαύματα που επηρεάζουν περισσότερο από το 5 τοις εκατό της επιφάνειας του σώματος, ή

ζ) περιλαμβάνει επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή βλαβερή ακτινοβολία.

Σύμβουλος (Adviser). Πρόσωπο ορισμένο από ένα Κράτος, επί τη βάσει των προσόντων του (της), με σκοπό να βοηθά το διαπιστευμένο εκπρόσωπό του στη διερεύνηση.

Συμβάν (Incident). Περιστατικό, εκτός από ατύχημα, σχετιζόμενο με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Οι τύποι των συμβάντων που είναι κυρίου ενδιαφέροντος για το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας για μελέτες πρόληψης ατυχημάτων βρίσκονται σε κατάλογο στο Accident / Incident Reporting Manual (Doc 9156).

Σύσταση ασφαλείας (Safety recommendation). Πρόταση της αρχής διερεύνησης ατυχήματος του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, βασισμένη σε πληροφορίες που αποκτήθηκαν από τη διερεύνηση, που γίνεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.

Υπεύθυνος διερευνητής (Investigator-in-charge). Πρόσωπο επιφορτισμένο, επί τη βάσει των προσόντων του (της), με την ευθύνη της οργάνωσης, διενέργειας και ελέγχου της διερεύνησης.

Σημείωση.- Τίποτα στον παραπάνω ορισμό δεν προτίθεται να αποκλείσει την ανάθεση των αρμοδιοτήτων του υπεύθυνου διερευνητή σε επιτροπή ή άλλο φορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

2.1 Εκτός αν έχει ορισθεί διαφορετικά, οι προδιαγραφές στο παρόν Παράρτημα ισχύουν για δραστηριότητες που ακολουθούν ατυχήματα και συμβάντα οπουδήποτε έχουν συμβεί.

Σημείωση.- Η εφαρμογή αυτής της προδιαγραφής σε σχέση με ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα που συμβαίνουν στην επικράτεια μη Συμβαλλόμενου Κράτους, σε περιοχή απροσδιόριστης κυριαρχίας ή σε ανοιχτές θάλασσες αναφέρεται στα 5.2 και 5.3.

2.2 Στο παρόν Παράρτημα οι προδιαγραφές που αφορούν το Κράτος του Αερομεταφορέα ισχύουν, μόνον όταν το αεροσκάφος είναι μισθωμένο, εκμισθωμένο ή ανταλλαγμένο και όταν αυτό το Κράτος δεν είναι το Κράτος Νηολόγησης και αν εκπληρώνει, από την άποψη του παρόντος Παραρτήματος, εν μέρει ή εν όλω, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Κράτους Νηολόγησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη σχετική με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του Αερομεταφορέα σχετικά με ατυχήματα ή συμβάντα, όπου εμπλέκονται μισθωμένα, εκμισθωμένα ή ανταλλαγμένα αεροσκάφη, παρέχεται στο Συνημμένο Α.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

3.1 Ο μοναδικός αντικειμενικός σκοπός της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων. Δεν είναι σκοπός αυτής της δραστηριότητας να αποδώσει κατηγορία ή ευθύνη.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ, ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΟΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗ ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ

Γενικά

3.2 Το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, για να προστατεύσει τα αποδεικτικά στοιχεία και να διασφαλίσει σωστή φύλαξη του αεροσκάφους και του περιεχομένου του, για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για τις ανάγκες της διερεύνησης. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων πρέπει να περιλαμβάνει τη διατήρηση, φωτογραφικά ή με άλλα μέσα, οποιουδήποτε αποδεικτικού στοιχείου το οποίο μπορεί να αποσπασθεί, εξαλειφθεί, χαθεί ή καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη πρέπει να περιλαμβάνει προστασία από περαιτέρω καταστροφή, προσπέλαση από μη εξουσιοδοτημένα άτομα, μικροκλοπές και φθορά.

Σημείωση 1.- Ο έλεγχος των συντριμμάτων διαπραγματεύεται στο 5.6.

Σημείωση 2.- Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων του αποτυπωτή πτήσης απαιτεί όπως, η ανάκτηση και χειρισμός του αποτυπωτή και των καταγραφών του, ανατεθεί μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

Αίτηση από το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής

3.3 Στην περίπτωση που ληφθεί αίτηση από το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής, ώστε το αεροσκάφος, το περιεχόμενό του και οποιοδήποτε άλλο αποδεικτικό στοιχείο να παραμείνουν ανέγγιχτα, γιατί επίκειται διερεύνηση από διαπιστευμένο εκπρόσωπο του αιτούντος Κράτους, τότε το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να παίρνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να συμμορφωθεί με αυτή την αίτηση, στο μέτρο που αυτό είναι πρακτικά δυνατό και συμβατό με την ορθή διεξαγωγή της διερεύνησης. Τα ανωτέρω ισχύουν υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος μπορεί να μετακινηθεί στην έκταση που είναι απαραίτητο, ώστε να απεγκλωβιστούν επιβάτες, ζώα, ταχυδρομείο και τιμαλφή, να εμποδιστεί καταστροφή από φωτιά ή άλλες αιτίες ή να απαλειφθεί κάθε κίνδυνος ή παρεμπόδιση της αεροναυτιλίας, των άλλων μεταφορών ή του κοινού και υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει σαν αποτέλεσμα υπερβολική καθυστέρηση στην επιστροφή του αεροσκάφους σε υπηρεσία στις περιπτώσεις που αυτό είναι πρακτικά δυνατόν.

Αποδέσμευση από φύλαξη

3.4 Υποκείμενο στις διατάξεις των 3.2 και 3.3, το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να αποδεσμεύει από τη φύλαξη το αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή οποιαδήποτε εξαρτήματά του, τα οποία δεν χρειάζονται πλέον στη διερεύνηση, προς οποιοδήποτε πρόσωπο ή πρόσωπα δεόντως ορισμένα από το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Αερομεταφορέα, κατά περίπτωση. Γι' αυτό το λόγο το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να διευκολύνει την πρόσβαση στο αεροσκάφος, το περιεχόμενό του ή οποιαδήποτε εξαρτήματά του, υπό την προϋπόθεση ότι, εάν το αεροσκάφος, το περιεχόμενό του, ή

οποιαδήποτε εξαρτήματά του βρίσκονται σε περιοχή εντός της οποίας το Κράτος θεωρεί ανεφάρμοστο να επιτρέψει την πρόσβαση, πρέπει με μέριμνά του να τα μεταφέρει σε σημείο όπου θα επιτραπεί η πρόσβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σημείωση 1.- Το Συνημμένο Β παρέχει κατάλογο ελέγχου ενεργειών ειδοποίησης και αναφοράς.

Σημείωση 2.- Κατάλογος διευθύνσεων των αρχών διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων αεροσκαφών παρατίθεται στο Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Μέρος I - Organization and Planning (Doc 9756) καθώς και στην ιστοσελίδα ICAO AIG όταν θα είναι διαθέσιμη.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΑΛΛΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

Διαβίβαση

4.1 Το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να διαβιβάζει ειδοποίηση για ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο προς:

α) το Κράτος Νηολόγησης,

β) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

γ) το Κράτος Σχεδιασμού,

δ) το Κράτος Κατασκευής, και

ε) το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν το εμπλεκόμενο αεροσκάφος έχει μέγιστη μάζα πάνω από 2.250 Kg.

Ωστόσο, όταν το Κράτος του Περιστατικού δεν είναι ενήμερο για σοβαρό συμβάν, τότε το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Αερομεταφορέα, κατά περίπτωση, πρέπει να διαβιβάζει ειδοποίηση για αυτό το συμβάν στο Κράτος Σχεδιασμού, το Κράτος Κατασκευής και το Κράτος του Περιστατικού.

Σημείωση 1.- Τηλέφωνο, fax, e-mail ή το Σταθερό Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο (AFTN), στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, θα αποτελεί " το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο". Περισσότερα του ενός μέσα επικοινωνιών μπορεί να είναι κατάλληλα.

Σημείωση 2.- Πρόβλεψη για την ειδοποίηση του Κράτους Νηολόγησης για μια φάση κινδύνου, από το κέντρο συντονισμού διάσωσης, περιέχεται στο Παράρτημα 12.

Τύπος σύνταξης και περιεχόμενο

4.2 Η ειδοποίηση πρέπει να είναι σε απλή γλώσσα και να περιέχει όσο το δυνατόν περισσότερες από τις ακόλουθες πληροφορίες που είναι άμεσα διαθέσιμες, αλλά η αποστολή της δεν πρέπει να καθυστερεί λόγω έλλειψης ολοκληρωμένων πληροφοριών:

α) για ατυχήματα η προσδιοριστική συντομογραφία ACCID, για σοβαρά συμβάντα INCID,

β) κατασκευαστή, μοντέλο, εθνικότητα και εμπορικά σήματα, και τον αριθμό σειράς του αεροσκάφους,

γ) όνομα ιδιοκτήτη, αερομεταφορέα και ναυλωτή του αεροσκάφους, εάν υπάρχει,

δ) όνομα του κυβερνήτη και εθνικότητα πληρώματος και επιβατών,

ε) ημερομηνία και ώρα (τοπική ώρα ή UTC) του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος,

στ) τελευταίο σημείο αναχώρησης και σημείο προτιθέμενης προσγείωσης του αεροσκάφους,

ζ) θέση του αεροσκάφους σχετικά με κάποιο εύκολα οριζόμενο γεωγραφικό σημείο καθώς και γεωγραφικό πλάτος και μήκος,

η) αριθμό πληρώματος και επιβατών: τόσο φονευθέντων και σοβαρά τραυματισθέντων επί του αεροσκάφους, όσο και άλλων φονευθέντων και σοβαρά τραυματισθέντων.

θ) περιγραφή του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και την έκταση της ζημιάς του αεροσκάφους, στο μέτρο που είναι γνωστή.

ι) μια ένδειξη για την έκταση στην οποία θα διεξαχθεί η διερεύνηση ή υπάρχει πρόθεση μεταβίβασης της αρμοδιότητας από το Κράτος του Περιστατικού.

ια) φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, καθώς επίσης και μια ένδειξη των δυσκολιών πρόσβασης ή των ειδικών απαιτήσεων για να φτάσουν στον τόπο,

ιβ) ταυτότητα της ειδοποιούσας Αρχής, και τρόποι επαφής με τον υπεύθυνο διερευνητή και την αρχή διερεύνησης ατυχημάτων του Κράτους του Περιστατικού ανά πάσα στιγμή, και

ιγ) παρουσία και περιγραφή επικίνδυνων υλικών επί του αεροσκάφους.

Σημείωση 1.- Το προσδιοριστικό 4 γραμμάτων "YLYX" σε συνδυασμό με τον εκ 4 γραμμάτων ενδείκτη τοποθεσίας του ICAO σχηματίζει τον ενδείκτη παραλήπτη, αποτελούμενο από 8 γράμματα, για σήματα που στέλνονται μέσω του AFTN προς τις αρχές που είναι υπεύθυνες για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων. Για μηνύματα που στέλνονται μέσω της δημόσιας υπηρεσίας τηλεπικοινωνιών, ο ενδείκτης παραλήπτη δεν μπορεί να χρησιμοποιείται και πρέπει να αντικαθίσταται από ταχυδρομική ή τηλεγραφική διεύθυνση.

Οι εξ 8 γραμμάτων ενδείκτες παραλήπτη και οι αντίστοιχες ταχυδρομικές και τηλεγραφικές διευθύνσεις, όταν κοινοποιούνται στον ICAO, δημοσιεύονται στο Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Doc 8585).

Σημείωση 2.- Το Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Μέρος I - Organization and Planning (Doc 9756) περιέχει καθοδηγητική ύλη που αφορά τη σύνταξη σημάτων ειδοποίησης και τους διακανονισμούς που πρέπει να γίνουν για την άμεση παράδοση στον παραλήπτη.

Γλώσσα

4.3 Η ειδοποίηση πρέπει να συντάσσεται σε μια από τις γλώσσες εργασίας του ICAO, λαμβάνοντας υπόψη τη γλώσσα του παραλήπτη όπου είναι δυνατόν να γίνει αυτό χωρίς να δημιουργείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Πρόσθετες πληροφορίες

4.4 Όσο το δυνατόν συντομότερα μπορεί να το κάνει, το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να αποστέλλει τις λεπτομέρειες που παραλείφθηκαν από την ειδοποίηση καθώς και άλλες γνωστές σχετικές πληροφορίες.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Πληροφορίες - Συμμετοχή

4.5 Σύσταση.- Το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος

Κατασκευής θα πρέπει να επιβεβαιώνουν τη λήψη της ειδοποίησης για ατύχημα ή σοβαρό συμβάν (αναφέρεται στο 4.1).

4.6 Με τη λήψη της ειδοποίησης, το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής πρέπει, το συντομότερο δυνατόν, να παρέχουν στο Κράτος του Περιστατικού, οποιεσδήποτε σχετικές διαθέσιμες πληροφορίες που αφορούν το αεροσκάφος και το πλήρωμα διακυβέρνησης που εμπλέκεται στο ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν. Κάθε Κράτος πρέπει επίσης να πληροφορεί το Κράτος του Περιστατικού, εάν σκοπεύει να ορίσει διαπιστευμένο εκπρόσωπο, και στην περίπτωση που αυτός έχει ορισθεί, το όνομα και τα στοιχεία επαφής, καθώς και την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης, εάν ο διαπιστευμένος εκπρόσωπος μεταβεί στο Κράτος του Περιστατικού.

Σημείωση 1.- Σύμφωνα με το 5.18, το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής έχουν το δικαίωμα να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο για συμμετοχή στη διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Σύμφωνα με το 5.22, εφιστάται η προσοχή του Κράτους Νηολόγησης, του Κράτους του Αερομεταφορέα, του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής στην υποχρέωσή τους να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο, όταν τους ζητηθεί ρητώς από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος σε αεροσκάφος πάνω από 2.250 kg. Εφιστάται επίσης η προσοχή τους στην χρησιμότητα της παρουσίας και συμμετοχής τους στη διερεύνηση.

4.7 Με τη λήψη της ειδοποίησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει, με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, να παρέχει στο Κράτος του Περιστατικού στοιχεία για επικίνδυνα υλικά επί του αεροσκάφους.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΣΕ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΚΡΑΤΟΣ Ή ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Διαβίβαση

4.8 Όταν το Κράτος Νηολόγησης προβαίνει στη διερεύνηση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, τότε το Κράτος αυτό πρέπει να διαβιβάζει ειδοποίηση, σύμφωνα με τα 4.2 και 4.3 ανωτέρω, με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, προς:

α) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

β) το Κράτος Σχεδιασμού,

γ) το Κράτος Κατασκευής, και

δ) το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν το εμπλεκόμενο αεροσκάφος έχει μέγιστη μάζα πάνω από 2.250 Kg.

Σημείωση 1.- Τηλέφωνο, fax, e-mail ή το Σταθερό Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο (AFTN), στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, θα αποτελεί " το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο". Περισσότερα του ενός μέσα επικοινωνιών μπορεί να είναι κατάλληλα.

Σημείωση 2.- Πρόβλεψη για την ειδοποίηση του Κράτους Νηολόγησης για μια φάση κινδύνου, από το κέντρο συντονισμού διάσωσης, περιέχεται στο Παράρτημα 12.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Πληροφορίες - Συμμετοχή

4.9 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής θα πρέπει να επιβεβαιώνουν τη λήψη της ειδοποίησης για ατύχημα ή σοβαρό συμβάν (αναφέρεται στο 4.1).

4.10 Με τη λήψη της ειδοποίησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής πρέπει, μετά από αίτηση, να παρέχουν στο Κράτος Νηολόγησης, οποιεσδήποτε σχετικές διαθέσιμες πληροφορίες που αφορούν το αεροσκάφος και το πλήρωμα διακυβέρνησης και το αεροσκάφος που εμπλέκονται στο ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν. Κάθε Κράτος πρέπει επίσης να πληροφορεί στο Κράτος Νηολόγησης, εάν σκοπεύει να ορίσει διαπιστευμένο εκπρόσωπο, και στην περίπτωση που αυτός έχει ορισθεί, το όνομα και τα στοιχεία επαφής, καθώς και την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης, εάν ο διαπιστευμένος εκπρόσωπος είναι παρών στη διερεύνηση.

Σημείωση 1.- Σύμφωνα με το 5.18, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής έχουν το δικαίωμα να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο για συμμετοχή στη διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Σύμφωνα με το 5.22, εφιστάται η προσοχή του Κράτους του Αερομεταφορέα, του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής στην υποχρέωσή τους να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο, όταν τους ζητηθεί ρητώς από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος σε αεροσκάφος πάνω από 2.250 kg. Εφιστάται επίσης η προσοχή τους στην χρησιμότητα της παρουσίας και συμμετοχής τους στη διερεύνηση.

4.11 Με τη λήψη της ειδοποίησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει, με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, να παρέχει στο Κράτος Νηολόγησης στοιχεία για επικίνδυνα υλικά επί του αεροσκάφους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

ΕΥΘΥΝΗ ΕΝΑΡΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος του Περιστατικού

5.1 Το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να αρχίζει διερεύνηση για τις συνθήκες του ατυχήματος και να είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή της διερεύνησης, αλλά μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή μέρος της διεξαγωγής της διερεύνησης αυτής σε άλλο Κράτος με αμοιβαία συμφωνία και συναίνεση. Σε κάθε περίπτωση το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να χρησιμοποιεί κάθε μέσο, ώστε να διευκολύνει τη διερεύνηση.

5.1.1 Σύσταση.- Το Κράτος του Περιστατικού θα πρέπει να αρχίζει διερεύνηση για τις συνθήκες σοβαρού συμβάντος. Το Κράτος αυτό μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή μέρος της διεξαγωγής της διερεύνησης αυτής σε άλλο Κράτος με αμοιβαία συμφωνία και συναίνεση. Σε κάθε περίπτωση το Κράτος του Περιστατικού πρέπει να χρησιμοποιεί κάθε μέσο, ώστε να διευκολύνει τη διερεύνηση.

Σημείωση 1.– Η ανωτέρω πρόβλεψη δεν αποκλείει άλλους ήδη υπάρχοντες τύπους διερεύνησης (σοβαρούς ή όχι) από άλλους οργανισμούς.

Σημείωση 2.– Όταν ανατίθεται όλη η διερεύνηση σε άλλο Κράτος, το Κράτος αυτού αναμένεται να είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή της διερεύνησης, περιλαμβανομένης της έκδοσης Τελικής Έκθεσης και της αναφοράς ADREP. Όταν ανατίθεται μέρος της διερεύνησης, το Κράτος του Περιστατικού συνήθως διατηρεί την ευθύνη για τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος Νηολόγησης

5.2 Σύσταση.– Όταν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν συνέβη στην επικράτεια μη Συμβαλλόμενου Κράτους, οποίο δεν προτίθεται να διεξάγει διερεύνηση σύμφωνα με το Παράρτημα 13, τότε το Κράτος Νηολόγησης ή, εάν αυτό αποτύχει, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής θα πρέπει να προσπαθήσει, ώστε να αρχίσει και διεξάγει διερεύνηση σε συνεργασία με το Κράτος του Περιστατικού αλλά, εάν αποτύχει αυτή η συνεργασία, θα πρέπει από μόνο του να διεξάγει διερεύνηση με όσες πληροφορίες είναι διαθέσιμες.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος Νηολόγησης

5.3 Όταν η τοποθεσία του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος δεν μπορεί να αποδειχθεί οριστικά ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιουδήποτε Κράτους, τότε το Κράτος Νηολόγησης πρέπει να αρχίσει και διεξάγει οποιαδήποτε απαραίτητη διερεύνηση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Ωστόσο, μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή οποιοδήποτε μέρος της διερεύνησης σε άλλο Κράτος με αμοιβαία συμφωνία και συναίνεση.

5.3.1 Κράτη που βρίσκονται πλησιέστερα στον τόπο ατυχήματος σε διεθνή ύδατα πρέπει να παρέχουν τη βοήθεια που μπορούν και πρέπει, ομοίως, να ανταποκρίνονται σε αιτήματα του Κράτους Νηολόγησης.

5.3.2 ύσταση.– Εάν το Κράτος Νηολόγησης είναι μη Συμβαλλόμενο Κράτος, οποίο δεν προτίθεται να διεξάγει διερεύνηση σύμφωνα με το Παράρτημα 13, τότε το Κράτος του Αερομεταφορέα ή, εάν αυτό αποτύχει, το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής θα πρέπει να προσπαθήσει, ώστε να αρχίσει και διεξάγει διερεύνηση. Ωστόσο, το Κράτος αυτό μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή οποιοδήποτε μέρος της διερεύνησης σε άλλο Κράτος με αμοιβαία συμφωνία και συναίνεση.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Σημείωση.– Το Manual of Aircraft Accident Investigation (Doc 6920) περιέχει καθοδηγητική ύλη για την οργάνωση, διεξαγωγή και έλεγχο μιας διερεύνησης.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Σημείωση.– Τίποτα στις ακόλουθες διατάξεις δεν έχει σκοπό να αποτρέψει το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση, να προσκαλέσει τους καλύτερους τεχνικούς πραγματογνώμονες από οποιαδήποτε πηγή.

Γενικά

5.4 Η αρχή διερεύνησης ατυχημάτων πρέπει να έχει ανεξαρτησία στη διεξαγωγή της διερεύνησης και να έχει απεριόριστη εξουσία επί της διεξαγωγής, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος. Η διερεύνηση πρέπει να περιλαμβάνει:

α) τη συλλογή, καταγραφή και ανάλυση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών επί του ατυχήματος ή συμβάντος αυτού,

β) εάν χρειάζεται, την έκδοση συστάσεων ασφαλείας,

γ) εάν είναι δυνατόν, τον προσδιορισμό των αιτίων, και

δ) την ολοκλήρωση της Τελικής Έκθεσης.

Όταν είναι δυνατόν, πρέπει να γίνεται επίσκεψη στον τόπο του ατυχήματος, να εξετάζονται τα συντρίμμια και να παίρνονται καταθέσεις από μάρτυρες.

5.4.1. Σύσταση.– Οποιεσδήποτε δικαστικές ή διοικητικές ενέργειες για απόδοση μομφής ή ευθύνης θα πρέπει να διαχωρίζεται από κάθε διερεύνηση που διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

Υπεύθυνος διερευνητής – Ορισμός

5.5 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να ορίζει τον υπεύθυνο διερευνητή για τη διερεύνηση και πρέπει να αρχίσει τη διερεύνηση αμέσως.

Υπεύθυνος διερευνητής – Πρόσβαση και έλεγχος

5.6 Ο υπεύθυνος διερευνητής πρέπει να έχει ανεμπόδιστη πρόσβαση στα συντρίμμια και όλο το σχετικό υλικό, που περιλαμβάνει αποτυπωτές πτήσης και αρχεία ATS, και πρέπει να έχει απεριόριστο έλεγχο επ' αυτών, ώστε να εξασφαλίσει ότι μπορεί να γίνει λεπτομερής εξέταση χωρίς καθυστέρηση από εξουσιοδοτημένο προσωπικό που συμμετέχει στη διερεύνηση.

Αποτυπωτές πτήσης – Ατυχήματα και συμβάντα

5.7 Κατά τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, πρέπει να γίνεται αποτελεσματική χρήση των αποτυπωτών πτήσης. Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να μεριμνά για την ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης χωρίς καθυστέρηση.

5.8 Σύσταση.– Στην περίπτωση κατά την οποία το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος δεν διαθέτει επαρκή μέσα για την ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τα μέσα που του διατίθενται από άλλα Κράτη, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

α) τις δυνατότητες των μέσων ανάγνωσης,

β) την επικαιρότητα της ανάγνωσης, και

γ) την τοποθεσία του μέσου ανάγνωσης.

Σημείωση.– Οι απαιτήσεις για την καταγραφή των στοιχείων ραντάρ και επικοινωνιών ATS περιέχονται στο Παράρτημα 11, Κεφάλαιο 6.

Εξετάσεις αυτοψίας

5.9 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση για θανατηφόρο ατύχημα πρέπει να φροντίζει για πλήρη εξέταση αυτοψίας των θανάσιμα τραυματισμένων μελών του πληρώματος και, σε ιδιάζουσες περιπτώσεις, των θανάσιμα τραυματισμένων επιβατών και αεροσυνοδών, από παθολόγο, κατά προτίμηση πεπειραμένο στη διερεύνηση ατυχημάτων. Αυτές οι εξετάσεις πρέπει να είναι γρήγορες και πλήρεις.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη σχετιζόμενη με αυτοψίες παρέχεται λεπτομερώς στο Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984) και το Manual of Aircraft Accident

Investigation (Doc 6920), του πρώτου περιέχοντος λεπτομερή καθοδήγηση επί τοξικολογικής εξέτασης.

Ιατρικές εξετάσεις

5.9.1 Σύσταση.- Όταν χρειάζεται, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να φροντίζει για ιατρική εξέταση του πληρώματος, επιβατών και εμπλεκόμενου αεροπορικού προσωπικού, από παθολόγο, κατά προτίμηση πεπειραμένο στη διερεύνηση ατυχημάτων. Αυτές οι εξετάσεις πρέπει να είναι γρήγορες.

Σημείωση 1.- Οι εξετάσεις αυτές μπορεί επίσης να προσδιορίσουν εάν το επίπεδο της φυσικής και ψυχολογικής καταλληλότητας του πληρώματος διακυβέρνησης και άλλου προσωπικού που εμπλέκεται άμεσα στο περιστατικό είναι επαρκές για να συμμετέχουν στη διερεύνηση.

Σημείωση 2.- Το Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984) περιλαμβάνει καθοδήγηση επί ιατρικών εξετάσεων.

Συντονισμός-Δικαστικές αρχές

5.10 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να αναγνωρίζει την ανάγκη για συντονισμό μεταξύ του υπεύθυνου διερευνητή και των δικαστικών αρχών. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται σε αποδεικτικά στοιχεία που χρήζουν άμεσης καταγραφής και ανάλυσης, ώστε η διερεύνηση να είναι επιτυχής, όπως η εξέταση και αναγνώριση των θυμάτων καθώς και οι αναγνώσεις των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσης.

Σημείωση 1.- Η ευθύνη του Κράτους του Περιστατικού για τέτοιο συντονισμό εκτίθεται στο 5.1.

Σημείωση 2.- Πιθανές αντιθέσεις μεταξύ των αρχών διερεύνησης και των δικαστικών αρχών που αφορούν τη φύλαξη των αποτυπωτών πτήσης και των καταγραφών τους μπορεί να λυθούν με τη μεταφορά των καταγραφών στον τόπο ανάγνωσης από υπάλληλο των δικαστικών αρχών και έτσι να διασφαλίζεται η φύλαξη.

Ενημέρωση των αρχών ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας

5.11 Εάν, στην πορεία μιας διερεύνησης γίνει αντιληπτό, ή υπάρχει υποψία, ότι εμπλέκεται ενέργεια παράνομης παρέμβασης, ο υπεύθυνος διερευνητής πρέπει να αρχίζει αμέσως ενέργειες, ώστε να εξασφαλίζει ότι ενημερώνονται γι' αυτό οι αρχές ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας του εμπλεκόμενου Κράτους(ών).

Μη αποκάλυψη αρχείων

5.12 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος δεν πρέπει να διαθέτει τα παρακάτω στοιχεία για λόγους άλλους από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, εκτός εάν η αρμόδια αρχή, για την απόδοση δικαιοσύνης σε αυτό το Κράτος, αποφασίζει ότι η αποκάλυψή τους βαρύνει περισσότερο από το δυσμενή εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο που μπορεί να έχει μια τέτοια ενέργεια γι' αυτήν ή οποιεσδήποτε μελλοντικές διερευνήσεις:

α) όλες τις καταθέσεις προσώπων που λαμβάνονται από τις αρχές διερεύνησης στην εξέλιξη της διερεύνησής τους,

β) όλες τις επικοινωνίες μεταξύ προσώπων που ενεπλάκησαν στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους,

γ) ιατρικές ή ιδιωτικές πληροφορίες που αφορούν πρόσωπα εμπλεκόμενα στο ατύχημα ή συμβάν,

δ) καταγραφές ομιλιών θαλάμου διακυβέρνησης και αντίγραφα από αυτές τις καταγραφές, και

ε) καταγραφές και αντίγραφα καταγραφών από μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, και

στ) γνώμες εκφρασθείσες κατά την ανάλυση των πληροφοριών, που περιλαμβάνουν πληροφορίες αποτυπωτών πτήσης.

5.12.1 Αυτά τα στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στην Τελική Έκθεση ή τα προσαρτήματά της, μόνον όταν σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή συμβάντος. Τμήματα των στοιχείων μη σχετικά με την ανάλυση δεν θα αποκαλύπτονται.

Σημείωση 1.- Πληροφορίες που περιέχονται στα αρχεία που παρατίθενται ανωτέρω, τα οποία περιλαμβάνουν πληροφορίες που δόθηκαν εθελοντικά σε συνεντεύξεις προσώπων κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ακατάλληλα για επακόλουθες πειθαρχικές, πολιτικές, διοικητικές και ποινικές παραπομπές. Εάν τέτοιες πληροφορίες διαδοθούν, μπορεί, στο μέλλον, να μην αποκαλύπτονται πλέον ανοικτά προς τους διερευνητές. Αδυναμία πρόσβασης σε τέτοιες πληροφορίες θα μπορούσε να παρακωλύσει τη διαδικασία διερεύνησης και να επηρεάσει σοβαρά την ασφάλεια πτήσεων.

Σημείωση 2.- Το Συνημμένο Ε περιλαμβάνει νομική καθοδήγηση για την προστασία πληροφοριών από τα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας.

Επανεξέταση διερεύνησης

5.13 Εάν, μετά το κλείσιμο της διερεύνησης, προκύψουν νέα και σημαντικά στοιχεία, το Κράτος που διεξήγαγε τη διερεύνηση πρέπει να την επανεξετάσει. Ωστόσο, όταν το Κράτος που διεξήγαγε τη διερεύνηση δεν είχε αρχίσει τη διαδικασία της, τότε το Κράτος αυτό πρέπει πρώτα να εξασφαλίσει τη συναίνεση του Κράτους που άρχισε τη διαδικασία.

ΕΥΘΥΝΗ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΑΛΛΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Πληροφορίες - Ατυχήματα και συμβάντα

5.14 Οποιοδήποτε Κράτος πρέπει, μετά από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, να παρέχει στο Κράτος αυτό όλες τις σχετικές πληροφορίες που έχει διαθέσιμες.

Σημείωση.- Βλέπε επίσης 5.16.

5.15 Οποιοδήποτε Κράτος, του οποίου οι διευκολύνσεις ή υπηρεσίες έχουν, ή κανονικά θα είχαν, χρησιμοποιηθεί από ένα αεροσκάφος πριν από ατύχημα ή συμβάν, και το οποίο έχει πληροφορίες σχετικές με τη διερεύνηση, πρέπει να παρέχει τις πληροφορίες αυτές στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Αποτυπωτές πτήσης - Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα

5.16 Όταν ένα αεροσκάφος που ενεπλάκη σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν προσγειώνεται σε Κράτος διαφορετικό από το Κράτος του Περιστατικού, τότε το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει, μετά από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, να προμηθεύσει αυτό με τις καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης και, εάν χρειάζεται, με τους συσχετιζόμενους αποτυπωτές πτήσης.

Σημείωση.- Κατά την εφαρμογή του 5.16, το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Αερομεταφορέα μπορεί

να ζητήσει τη συνεργασία οποιουδήποτε άλλου Κράτους για την ανάκτηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης.

Οργανωτικές πληροφορίες

5.17 Το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Αερομεταφορέα, μετά από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, πρέπει να παρέχουν σχετικές πληροφορίες για οποιοδήποτε οργανισμό, οι δραστηριότητες του οποίου μπορεί να έχουν επηρεάσει άμεσα ή έμμεσα την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Σημείωση.- Τίποτα στο παρόν Παράρτημα δεν έχει σκοπό να υποδηλώσει ότι ο διαπιστευμένος εκπρόσωπος και οι σύμβουλοι Κράτους πρέπει να είναι πάντοτε παρόντες στο Κράτος στο οποίο διεξάγεται η διερεύνηση.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Δικαιώματα

5.18 Το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής πρέπει να έχουν το καθένα δικαίωμα να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο, για να συμμετέχει στη διερεύνηση.

Σημείωση.- Τίποτα στο παρόν Πρότυπο δεν έχει σκοπό να αποτρέψει το Κράτος που σχεδίασε και κατασκεύασε το σύστημα ισχύος ή μείζονα εξαρτήματα του αεροσκάφους να ζητήσει συμμετοχή στη διερεύνηση ατυχήματος.

5.19 Το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να ορίζουν έναν ή περισσότερους συμβούλους, που έχουν υποδειχθεί από τον αερομεταφορέα, για να βοηθήσουν τον διαπιστευμένο εκπρόσωπό του.

5.19.1 Σύσταση.- Όταν ούτε το Κράτος Νηολόγησης, ούτε το Κράτος του Αερομεταφορέα ορίζουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να προσκαλεί τον αερομεταφορέα να συμμετάσχει, υπό την επιφύλαξη των διαδικασιών του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

5.20 Το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής πρέπει να έχουν δικαίωμα να ορίζουν έναν ή περισσότερους συμβούλους, που έχουν υποδειχθεί από τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη σχεδίαση τύπου και την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους, για να βοηθήσουν τους διαπιστευμένους εκπροσώπους τους.

5.21 Σύσταση.- Όταν ούτε το Κράτος Σχεδιασμού, ούτε το Κράτος Κατασκευής ορίζουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να προσκαλεί τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη σχεδίαση τύπου και την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους να συμμετάσχουν, υπό την επιφύλαξη των διαδικασιών του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

Υποχρεώσεις

5.22 Όταν το Κράτος, που διεξάγει διερεύνηση ατυχήματος για αεροσκάφος μέγιστης μάζας πάνω από 2.250 Kg, ζητάει ειδικά τη συμμετοχή του Κράτους Νηολόγησης, του Κράτους του Αερομεταφορέα, του Κράτους Σχεδιασμού ή του Κράτους Κατασκευής, τότε τα εμπλεκόμενα Κράτη θα ορίζουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο.

Σημείωση 1.- Τίποτα στο 5.22 δεν έχει σκοπό να αποτρέψει το Κράτος που διεξάγει διερεύνηση από το να ζητήσει από το Κράτος που σχεδίασε και κατασκεύασε το σύστημα ισχύος ή μείζονα εξαρτήματα του αεροσκάφους να ορίζει διαπιστευμένο εκπρόσωπο, οποτεδήποτε το πρώτο Κράτος πιστεύει ότι μπορεί να γίνει χρήσιμη συνεισφορά στη διερεύνηση ή όταν η συμμετοχή αυτή μπορεί να καταλήξει σε αυξημένη ασφάλεια.

Σημείωση 2.- Τίποτα στο 5.22 δεν έχει σκοπό να αποτρέψει το Κράτος που διεξάγει διερεύνηση να ζητήσει από το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής να παρέχουν βοήθεια στη διερεύνηση ατυχημάτων εκτός εκείνων του 5.22.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Δικαιώματα

5.23 Κάθε Κράτος, που όταν του ζητηθεί παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση, πρέπει να έχει το δικαίωμα να ορίζει διαπιστευμένο εκπρόσωπο για να συμμετέχει στη διερεύνηση.

Σημείωση.- Κάθε Κράτος που παρέχει μια επιχειρησιακή βάση για επιτόπου διερευνήσεις ή εμπλέκεται σε έρευνα και διάσωση ή σε επιχειρήσεις ανάκτησης συντριμμάτων, ή εμπλέκεται ως Κράτος που χρησιμοποιεί ίδιο κωδικό πτήσης ή συμμαχικός εταίρος του αερομεταφορέα, μπορεί επίσης να έχει δικαίωμα να ορίζει διαπιστευμένο εκπρόσωπο για να συμμετέχει στη διερεύνηση.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΜΕΝΩΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ

Σύμβουλοι

5.24 Ένα Κράτος που έχει δικαίωμα να ορίζει διαπιστευμένο εκπρόσωπο πρέπει επίσης να έχει δικαίωμα να ορίζει έναν ή περισσότερους συμβούλους, ώστε να βοηθήσουν τον διαπιστευμένο εκπρόσωπο κατά τη διερεύνηση.

Σημείωση 1.- Τίποτα στις παραπάνω διατάξεις δεν σκοπεύει να εμποδίσει το Κράτος που συμμετέχει σε διερεύνηση από το να καλέσει τους καλύτερους τεχνικούς εμπειρογνώμονες από οποιαδήποτε πηγή και να ορίσει τέτοιους εμπειρογνώμονες ως συμβούλους στο διαπιστευμένο εκπρόσωπο του.

Σημείωση 2.- Οι διευκολύνσεις για την είσοδο των διαπιστευμένων εκπροσώπων, των συμβούλων τους και εξοπλισμού καλύπτονται στο Παράρτημα 9 - Διευκολύνσεις. Η κατοχή επίσημου ή υπηρεσιακού διαβατηρίου μπορεί να επιταχύνει την είσοδο.

5.24.1 Σύμβουλοι που βοηθούν διαπιστευμένους εκπροσώπους πρέπει να επιτρέπεται, υπό την επίβλεψη των διαπιστευμένων εκπροσώπων, να συμμετέχουν στη διερεύνηση, στην έκταση που απαιτείται, για να δίνουν τη δυνατότητα στους διαπιστευμένους εκπροσώπους να κάνουν αποτελεσματική τη συμμετοχή τους.

Συμμετοχή

5.25 Η συμμετοχή στη διερεύνηση πρέπει να παρέχει δικαίωμα για συμμετοχή σε όλες τις πτυχές της διερεύνησης, υπό τον έλεγχο του υπεύθυνου διερευνητή, και κυρίως στην:

α) επίσκεψη στον τόπο του ατυχήματος,

β) εξέταση των συντριμμάτων,

γ) λήψη πληροφοριών από μάρτυρες και εισηγήσεις για το που θα περιστραφούν οι ερωτήσεις,

δ) πλήρη πρόσβαση σε όλα τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία το συντομότερο δυνατόν,

ε) λήψη αντιγράφων όλων των σχετικών εγγράφων,

στ) συμμετοχή σε ανάγνωση καταγραφέντων στοιχείων,

ζ) συμμετοχή σε διερευνητικές δραστηριότητες εκτός τόπου ατυχήματος όπως εξετάσεις εξαρτημάτων, τεχνικές ενημερώσεις, έλεγχοι και εξομοιώσεις,

η) συμμετοχή σε συσκέψεις προόδου της διερεύνησης που περιλαμβάνουν συζητήσεις που αφορούν την ανάλυση, ευρήματα, αιτίες και συστάσεις ασφαλείας, και

θ) υποβολή απόψεων σχετικά με διάφορα στοιχεία της διερεύνησης.

Ωστόσο, συμμετοχή Κρατών άλλων εκτός από το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής μπορεί να περιοριστεί σε εκείνα τα θέματα τα οποία δίνουν δικαίωμα σε αυτά τα Κράτη για συμμετοχή, όπως προβλέπεται στο 5.23.

Σημείωση 1.- Αναγνωρίζεται ότι η μορφή συμμετοχής θα υπόκειται στις διαδικασίες του Κράτους, στο οποίο διεξάγεται η διερεύνηση, ή μέρος αυτής.

Σημείωση 2.- Η συλλογή και καταγραφή πληροφοριών δεν πρέπει να καθυστερεί περιμένοντας την άφιξη διαπιστευμένου εκπροσώπου.

Σημείωση 3.- Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο δεν εμποδίζει το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση από το να επεκταθεί η συμμετοχή πέραν των απαριθμούμενων που έχουν δικαίωμα.

Σημείωση 4.- Τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην υποπαράγραφο ε) περιλαμβάνουν επίσης έγγραφα όπως οι εκθέσεις εξετάσεων εξαρτημάτων ή μελέτες που έγιναν εντός του πλαισίου της διερεύνησης.

Υποχρεώσεις

5.26 Ο διαπιστευμένοι εκπρόσωποι και οι σύμβουλοί τους:

α) πρέπει να παρέχουν στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση όλες τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν, και

β) δεν πρέπει να αποκαλύπτουν πληροφορίες για την πρόοδο και τα ευρήματα της διερεύνησης χωρίς την ρητή συναίνεση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

Σημείωση.- Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο δεν εμποδίζει άμεση αποδέσμευση των γεγονότων, όταν εξουσιοδοτείται από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση, ούτε εμποδίζει τους διαπιστευμένους εκπροσώπους από το να αναφέρουν στα αντίστοιχα Κράτη τους προκειμένου να διευκολύνουν κατάλληλες ενέργειες ασφαλείας.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΡΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΘΑΝΑΤΟΥΣ Ή ΣΟΒΑΡΟΥΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΤΟΥΣ

Δικαιώματα και απόκτησή τους

5.27 Κράτος που έχει ειδικό ενδιαφέρον για ένα ατύχημα λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών πολιτών του πρέπει, μετά από υποβολή αίτησης, να του επιτρέπεται από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση να ορίζει έναν εμπειρογνώμονα που πρέπει να έχει δικαίωμα να:

α) επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος,

β) έχει πρόσβαση στις σχετικές τεκμηριωμένες πληροφορίες,

γ) συμμετέχει στην αναγνώριση των θυμάτων,

δ) βοηθάει στη λήψη καταθέσεων από επιζώντες επιβάτες που είναι πολίτες του Κράτους του εμπειρογνώμονα, και

ε) παίρνει αντίγραφο της Τελικής Έκθεσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

6.1 Σύσταση.- Θα πρέπει να χρησιμοποιείται ο τύπος σύνταξης της Τελικής Έκθεσης, στο Προσάρτημα. Ωστόσο, μπορεί να προσαρμόζεται στις περιστάσεις του ατυχήματος ή συμβάντος.

ΕΥΘΥΝΗ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αποδέσμευση πληροφοριών – Συναίνεση

6.2 Τα Κράτη δεν πρέπει να κοινοποιούν, δημοσιεύουν ή επιτρέπουν πρόσβαση σε προσχέδιο έκθεσης ή οποιοδήποτε τμήμα της, ή όποια έγγραφα εξασφαλίστηκαν κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος, χωρίς τη ρητή συναίνεση του Κράτους που διεξάγει την διερεύνηση, εκτός εάν οι εκθέσεις ή τα έγγραφα αυτά έχουν ήδη δημοσιευθεί ή αποδεσμευτεί από αυτό το τελευταίο Κράτος.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Ανταλλαγή απόψεων

6.3 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να στέλνει αντίγραφο του προσχεδίου της Τελικής Έκθεσης στο Κράτος που άρχισε τη διερεύνηση και σε όλα τα Κράτη που συμμετείχαν στη διερεύνηση, ζητώντας να υποβάλλουν τα σημαντικά και βάσιμα σχόλιά τους επί της έκθεσης, το ταχύτερο δυνατόν. Το προσχέδιο της Τελικής Έκθεσης της διερεύνησης πρέπει να στέλνεται για σχόλια προς:

α) το Κράτος Νηολόγησης,

β) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

γ) το Κράτος Σχεδιασμού, και

δ) το Κράτος Κατασκευής.

Εάν το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση λάβει σχόλια εντός εξήντα ημερών από την ημέρα της διαβιβαστικής επιστολής, πρέπει είτε να τροποποιήσει το προσχέδιο της Τελικής Έκθεσης για να συμπεριλάβει την ουσία των σχολίων που ελήφθησαν είτε, εάν είναι επιθυμητό από το Κράτος που παρείχε τα σχόλια, να επισυνάψει τα σχόλια στην Τελική Έκθεση. Εάν το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση δεν λάβει καθόλου σχόλια εντός εξήντα ημερών από την ημέρα της διαβιβαστικής επιστολής, πρέπει να εκδώσει την Τελική Έκθεση σύμφωνα με το 6.4, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί επέκταση αυτής της περιόδου από τα εμπλεκόμενα Κράτη.

Σημείωση 1.- Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο δεν έχει σκοπό να εμποδίσει το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση από το να διαβουλεύεται με άλλα Κράτη, όπως εκείνα τα Κράτη τα οποία παρείχαν σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις, ή εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στη διερεύνηση σύμφωνα με το 5.27.

Σημείωση 2.- Τα σχόλια που πρόκειται να επισυναφθούν στην Τελική Έκθεση περιορίζονται στις τεχνικές πλευρές, που δεν έχουν σχέση με την έκδοση, της Τελικής Έκθεσης για τις οποίες δεν μπόρεσε να επιτευχθεί συμφωνία.

Σημείωση 3.- Όταν αποστέλλεται το προσχέδιο της Τελικής Έκθεσης στα Κράτη αποδέκτες, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση μπορεί να χρησιμοποιήσει το πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, όπως fax,e-mail, υπηρεσία courier ή κατεπείγον ταχυδρομείο.

6.3.1 Σύσταση.- Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να στέλνει, μέσω του Κράτους του Αερομεταφορέα, ένα αντίγραφο του προσχεδίου της Τελικής Έκθεσης στον αερομεταφορέα, για να δώσει τη δυνατότητα στον αερομεταφορέα να υποβάλλει σχόλια επί του προσχεδίου της Τελικής Έκθεσης.

6.3.2 Σύσταση.- Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να στέλνει, μέσω του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής, ένα αντίγραφο του προσχεδίου της Τελικής Έκθεσης στους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τη σχεδίαση τύπου και την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους, για να δώσει τη δυνατότητα σε αυτούς να υποβάλλουν σχόλια επί του προσχεδίου της Τελικής Έκθεσης.

Κράτη αποδέκτες

6.4 Η Τελική Έκθεση της διερεύνησης ατυχήματος πρέπει να στέλνεται με ελάχιστη καθυστέρηση από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση προς:

α) το Κράτος που άρχισε τη διερεύνηση,

β) το Κράτος Νηολόγησης,

γ) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

δ) το Κράτος Σχεδιασμού,

ε) το Κράτος Κατασκευής,

στ) οποιοδήποτε Κράτος είχε θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς σε πολίτες του, και

ζ) οποιοδήποτε Κράτος που έδωσε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες.

Δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης

6.5 Προς το συμφέρον της πρόληψης ατυχημάτων, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος πρέπει να αποδεσμεύσει την Τελική Έκθεση το ταχύτερο δυνατόν.

6.6 Σύσταση.- Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος πρέπει να αποδεσμεύει την Τελική Έκθεση στο συντομότερο δυνατό χρόνο και, εάν μπορεί, εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία του περιστατικού. Εάν η έκθεση δεν μπορεί να αποδεσμευτεί εντός δώδεκα μηνών, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να αποδεσμεύει ενδιάμεση έκθεση σε κάθε επέτειο του περιστατικού, δίνοντας λεπτομέρειες για την πρόοδο της διερεύνησης και για οποιαδήποτε θέματα ασφαλείας εγείρονται.

6.7 Όταν το Κράτος που διεξήγαγε τη διερεύνηση για ατύχημα ή συμβάν που ενέπλεκε αεροσκάφος μέγιστης μάζας πάνω από 5.700 kg έχει αποδεσμεύσει Τελική Έκθεση, αυτό το Κράτος πρέπει να στείλει στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ένα αντίγραφο της Τελικής Έκθεσης.

Σημείωση.- Οποτεδήποτε είναι πρακτικά δυνατόν, η Τελική Έκθεση που στέλνεται στον ICAO πρέπει να συνταχθεί σε μια από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού και με τον τρόπο σύνταξης που φαίνεται στο Προσάρτημα.

Συστάσεις ασφαλείας

6.8 Σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος, η αρχή διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να συστήσει στις αρμόδιες αρχές, περιλαμβανομένων και εκείνων άλλων Κρατών, οποιαδήποτε προληπτική ενέργεια την οποία θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να εκδηλωθεί άμεσα, για να ενδυναμώσει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

6.9 Κράτος που διεξάγει διερευνήσεις ατυχημάτων ή συμβάντων πρέπει να απευθύνει, κατά περίπτωση, οποιεσδήποτε συστάσεις ασφαλείας που προκύπτουν από τις διερευνήσεις του προς τις αρχές διερεύνησης ατυχημάτων άλλων εμπλεκομένων Κρατών και, όταν εμπλέκονται έντυπα του ICAO, στον ICAO.

Σημείωση.- Όταν οι Τελικές Εκθέσεις περιέχουν συστάσεις ασφαλείας που απευθύνονται στον ICAO, επειδή εμπλέκονται έντυπα του ICAO, πρέπει να συνοδεύονται από επιστολή που σκιαγραφεί τη συγκεκριμένη ενέργεια που προτείνεται.

ΕΥΘΥΝΗ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ενέργειες επί συστάσεων ασφαλείας

6.10 Κράτος που λαμβάνει συστάσεις ασφαλείας πρέπει να ενημερώνει το Κράτος που κάνει την πρόταση για τις προληπτικές ενέργειες που έγιναν ή ελήφθησαν υπόψη, ή τους λόγους για τους οποίους δεν έγινε καμιά ενέργεια.

Σημείωση.- Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο δεν έχει σκοπό να εμποδίσει το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση από το να κάνει προτάσεις για προληπτικές ενέργειες διαφορετικές από τις συστάσεων ασφαλείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΑΝΑΦΟΡΑ ADREP

Σημείωση 1.- Το Συνημμένο Β παρέχει κατάλογο ελέγχου ενεργειών ειδοποίησης και αναφοράς.

Σημείωση 2.- Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου μπορεί να απαιτούν δύο χωριστές αναφορές για κάθε ατύχημα ή συμβάν. Αυτές είναι:

Προκαταρκτική Αναφορά

Αναφορά Στοιχείων Ατυχήματος/ Συμβάντος

Σημείωση 3.- Καθοδήγηση, για τη σύνταξη της Προκαταρκτικής Αναφοράς και της Αναφοράς Στοιχείων Ατυχήματος/ Συμβάντος, παρέχεται στο Accident/ Incident Reporting Manual (Doc 9156).

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Ατυχήματα σε αεροσκάφη πάνω από 2.250 kg

7.1 Όταν το αεροσκάφος που εμπλέκεται σε ατύχημα είναι μέγιστης μάζας πάνω από 2.250 kg, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να στείλει την Προκαταρκτική Αναφορά προς:

α) το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Περιστατικού, κατά περίπτωση,

β) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

γ) το Κράτος Σχεδιασμού,

δ) το Κράτος Κατασκευής,

ε) οποιοδήποτε Κράτος που παρείχε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες, και

στ) το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Ατυχήματα σε αεροσκάφη 2.250 kg ή λιγότερο

7.2 Όταν αεροσκάφος, που δεν καλύπτεται από το 7.1, εμπλέκεται σε ατύχημα και όταν εμπλέκονται η πτητική ικανότητα ή θέματα που θεωρούνται ότι ενδιαφέρουν άλλα Κράτη, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να προωθεί την Προκαταρκτική Αναφορά προς:

α) το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Περιστατικού, κατά περίπτωση,

β) το Κράτος του Αερομεταφορέα,

γ) το Κράτος Σχεδιασμού,

δ) το Κράτος Κατασκευής, και

ε) οποιοδήποτε Κράτος που παρείχε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες.

Γλώσσα

7.3 Η Προκαταρκτική Αναφορά πρέπει να υποβάλλεται στα αρμόδια Κράτη και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας σε μια από τις γλώσσες εργασίας του ICAO.

Αποστολή

7.4 Η Προκαταρκτική Αναφορά πρέπει να στέλνεται με fax, e-mail ή αεροπορικό ταχυδρομείο εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος, εκτός εάν η Αναφορά Στοιχείων Ατυχήματος / Συμβάντος έχει σταλεί μέχρι εκείνη τη στιγμή. Όταν εμπλέκονται θέματα που επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια, πρέπει να στέλνεται μόλις οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες και με τον πλέον κατάλληλο και ταχύτερο διαθέσιμο μέσο.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ / ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Ατυχήματα σε αεροσκάφη πάνω από 2.250 kg

7.5 Όταν το αεροσκάφος που εμπλέκεται σε ατύχημα είναι μέγιστης μάζας πάνω από 2.250 kg, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει να στείλει, το ταχύτερο πρακτικώς δυνατόν μετά τη διερεύνηση, την Αναφορά Στοιχείων Ατυχήματος προς το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Πρόσθετες Πληροφορίες

7.6 Σύσταση.- Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πρέπει, μετά από αίτηση, να παρέχει σε άλλα Κράτη σχετικές πληροφορίες επιπλέον εκείνων που διατέθηκαν στην Αναφορά Στοιχείων Ατυχήματος / Συμβάντος.

Συμβάντα σε αεροσκάφη πάνω από 5.700 kg

7.7 Εάν ένα Κράτος διεξάγει διερεύνηση για ατύχημα σε αεροσκάφος μέγιστης μάζας 5.700 kg, αυτό το Κράτος πρέπει να στείλει, το ταχύτερο πρακτικώς δυνατόν μετά τη διερεύνηση, την Αναφορά Στοιχείων Συμβάντος προς το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Σημείωση.- Οι τύποι συμβάντων οι οποίοι είναι κυρίου ενδιαφέροντος στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας για πρόληψη ατυχημάτων παρατίθενται στο Συνημμένο Γ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Σημείωση.- Ο αντικειμενικός σκοπός αυτών των προδιαγραφών είναι να προάγουν την πρόληψη ατυχημάτων με την ανάλυση των στοιχείων ατυχημάτων και συμβάντων καθώς και με την άμεση ανταλλαγή πληροφοριών.

Συστήματα αναφοράς συμβάντος

8.1 Το Κράτος πρέπει να καθιερώνει υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς συμβάντος για να διευκολύνει τη συλλογή πληροφοριών επί πραγματικών ή ενδεχόμενων ελλείψεων ασφαλείας.

8.2 Σύσταση.- Το Κράτος θα πρέπει να καθιερώνει εθελοντικό σύστημα αναφοράς συμβάντος για να διευκολύνει τη συλλογή πληροφοριών, οι οποίες ενδέχεται να μην σημειωθούν από υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς συμβάντος.

8.3 Ένα εθελοντικό σύστημα αναφοράς συμβάντος πρέπει να μην σκοπεύει σε τιμωρία και να παρέχει προστασία στις πηγές των πληροφοριών.

Σημείωση 1.- Περιβάλλον που δεν σκοπεύει σε τιμωρία είναι θεμελιώδες για εθελοντική αναφορά.

Σημείωση 2.- Τα Κράτη ενθαρρύνονται να διευκολύνουν και προάγουν την εθελοντική αναφορά γεγονότων, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, ρυθμίζοντας τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς και πολιτικές τους, κατά περίπτωση.

Σημείωση 3.- Καθοδήγηση σχετική με αμφότερα τα συστήματα υποχρεωτικών και εθελοντικών αναφορών περιέχεται στο Accident Prevention Manual (Doc 9422).

Σημείωση 4.- Το Συνημμένο Ε περιέχει νομική καθοδήγηση για την προστασία των πληροφοριών από τα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας.

Συστήματα βάσης δεδομένων

8.4 Σύσταση.- Το Κράτος θα πρέπει να καθιερώνει βάση δεδομένων ατυχημάτων και συμβάντων, για να διευκολύνει την αποτελεσματική ανάλυση των πληροφοριών που συγκεντρώνονται, περιλαμβανομένων εκείνων από τα συστήματά του για αναφορά συμβάντων.

8.5 Σύσταση.- Τα συστήματα βάσης δεδομένων θα πρέπει να χρησιμοποιούν τυποποιημένες μορφές για να διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων.

Σημείωση 1.- Καθοδηγητική ύλη σχετική με τις προδιαγραφές για αυτές τις βάσεις δεδομένων θα παρέχονται από τον ICAO μετά από αίτηση από τα Κράτη.

Σημείωση 2.- Τα Κράτη ενθαρρύνονται να καλλιεργήσουν περιοχικές συμφωνίες, κατά περίπτωση, όταν εφαρμόζουν το 8.4.

Ανάλυση δεδομένων - Προληπτικές ενέργειες

8.6 Ένα Κράτος που έχει καθιερώσει βάση δεδομένων ατυχημάτων και συμβάντων καθώς και σύστημα αναφοράς συμβάντων πρέπει να αναλύει τις πληροφορίες που περιέχονται στις αναφορές του για ατυχήματα/συμβάντα και τη βάση δεδομένων, για να προσδιορίζει οποιεσδήποτε προληπτικές ενέργειες απαιτούνται.

Σημείωση.- Πρόσθετες πληροφορίες επί των οποίων θα βασισθούν προληπτικές ενέργειες μπορεί να περιέχονται στις Τελικές Εκθέσεις διερευνημένων ατυχημάτων και συμβάντων.

8.7 Σύσταση.- Εάν ένα Κράτος, στην ανάλυση των πληροφοριών που περιέχονται στη βάση δεδομένων του, αναγνωρίζει θέματα ασφαλείας που θεωρείται ότι ενδιαφέρουν άλλα Κράτη, το Κράτος αυτό θα πρέπει να προωθήσει τέτοιες πληροφορίες ασφαλείας σε εκείνους το ταχύτερο δυνατόν.

8.8 Σύσταση.- Επιπλέον των συστάσεων ασφαλείας που απορρέουν από διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων, οι συστάσεις ασφαλείας μπορεί να προκύψουν από διαφορετικές πηγές, περιλαμβανομένων μελετών ασφαλείας. Εάν οι συστάσεις ασφαλείας απευθύνονται



σε οργανισμό άλλου Κράτους, θα πρέπει επίσης να διαβιβασθούν στην αρχή διερεύνησης του Κράτους αυτού.

Ανταλλαγή πληροφοριών ασφαλείας

8.9 Σύσταση.- Τα Κράτη θα πρέπει να προωθήσουν την εγκατάσταση δικτύων κοινής εκμετάλλευσης πληροφοριών ασφαλείας, μεταξύ όλων των χρηστών του αεροπορικού συστήματος, και θα πρέπει να διευκολύνουν την ελεύθερη ανταλλαγή πληροφοριών επί πραγματικών και ενδεχόμενων ελλείψεων ασφαλείας.

Σημείωση.- Τυποποιημένοι ορισμοί, ταξινομήσεις και μορφές χρειάζονται, για να διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων. Καθοδηγητική ύλη, επί των προδιαγραφών για αυτά τα κοινά δίκτυα εκμετάλλευσης πληροφοριών, θα παρέχεται από τον ICAO μετά από αίτηση.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ. ΤΥΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ
(Βλέπε Κεφάλαιο 6)

ΣΚΟΠΟΣ

Ο σκοπός αυτού του τύπου σύνταξης είναι να παρουσιάζει την Τελική Έκθεση με κατάλληλο και ομοιόμορφο τρόπο.

Λεπτομερής καθοδήγηση, επί της συμπλήρωσης κάθε τμήματος της Τελικής Έκθεσης, παρέχεται στο Manual of Aircraft Accident Investigation (Doc 6920).

ΤΥΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Τίτλος. Η Τελική Έκθεση αρχίζει με τίτλο που περιλαμβάνει:

όνομα του αερομεταφορέα, κατασκευαστή, μοντέλο, εθνικότητα και εμπορικά σήματα του αεροσκάφους, τόπο και ημερομηνία του ατυχήματος ή συμβάντος.

Περίληψη. Τον τίτλο ακολουθεί μια περίληψη που περιγράφει συνοπτικά όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν:

την ειδοποίηση των εθνικών και ξένων αρχών για το ατύχημα, την ταυτότητα της αρχής διερεύνησης του ατυχήματος και τη διαπιστευμένη εκπροσώπηση, την οργάνωση της διερεύνησης, την αρχή που αποδεσμεύει την Έκθεση και ημερομηνία έκδοσης,

και καταλήγει με μια σύντομη ανασκόπηση των περιστατικών που οδήγησαν στο ατύχημα.

Κύριο μέρος. Το κύριο μέρος της Τελικής Έκθεσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες κύριες επικεφαλίδες:

1. Πραγματικά γεγονότα
2. Ανάλυση
3. Συμπεράσματα
4. Συστάσεις ασφαλείας

ενώ κάθε επικεφαλίδα αποτελείται από έναν αριθμό υπο-επικεφαλίδων όπως περιγράφεται παρακάτω.

Προσαρτήματα. Περιλαμβάνονται κατά περίπτωση.

Σημείωση.- Κατά τη σύνταξη μιας Τελικής Έκθεσης, χρησιμοποιώντας αυτόν τον τύπο σύνταξης, βεβαιωθείτε ότι:

α) όλες οι σχετικές πληροφορίες για την κατανόηση των πραγματικών γεγονότων, ανάλυση και συμπεράσματα, περιλαμβάνονται κάτω από κάθε κατάλληλη επικεφαλίδα,

β) όπου δεν διατίθενται πληροφορίες από την άποψη των θεμάτων στο 1.- Πραγματικά γεγονότα, ή είναι άσχετες με τις περιστάσεις που οδήγησαν στο ατύχημα, τότε θα περιλαμβάνεται μια σημείωση προς τούτο κάτω από τις κατάλληλες υπο-επικεφαλίδες.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της πτήσης. Μια σύντομη αφήγηση που δίνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

– Αριθμό πτήσης, είδος πτητικής λειτουργίας, τελευταίο σημείο αναχώρησης, ώρα αναχώρησης (τοπική ώρα ή UTC), σημείο προτιθέμενης προσγείωσης.

– Προετοιμασία πτήσης, περιγραφή της πτήσης και γεγονότων που οδηγούν στο ατύχημα, περιλαμβανομένης της αναπαράστασης του σημαντικού τμήματος του ίχνους πτήσης, εάν χρειάζεται.

– Τοποθεσία (γεωγραφικό πλάτος, γεωγραφικό μήκος, υψόμετρο), ώρα του ατυχήματος (τοπική ώρα ή UTC), εάν ήταν ημέρα ή νύκτα.

1.2 Τραυματισμοί προσώπων. Συμπλήρωση του ακόλουθου (με αριθμούς):

Τραυματισμοί	Πλήρωμα	Επιβάτες	Άλλοι
Θανάσιμοι			
Σοβαροί			
Ελαφρείς/Ουδείς			

Σημείωση.- Οι θανάσιμοι τραυματισμοί περιλαμβάνουν όλους τους θανάτους που θεωρούνται άμεσο αποτέλεσμα τραυματισμών που υπέστησαν κατά το ατύχημα. Ο σοβαρός τραυματισμός ορίζεται στο Κεφάλαιο 1 του Παραρτήματος.

1.3 Ζημιές στο αεροσκάφος. Σύντομη αναφορά των ζημιών που υπέστη το αεροσκάφος κατά το ατύχημα (ολική καταστροφή, ουσιώδεις ζημιές, ελαφρές ζημιές, καθόλου ζημιές).

1.4 Άλλες ζημιές. Συνοπτική περιγραφή ζημιών που υπέστησαν αντικείμενα διαφορετικά από το αεροσκάφος.

1.5 Πληροφορίες προσωπικού:

α) Σχετικές πληροφορίες που αφορούν κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που περιλαμβάνουν: ηλικία, ισχύ πτυχίων, ικανότητες, υποχρεωτικούς ελέγχους, πτητική πείρα (ολική και επί του τύπου) και σχετικές πληροφορίες επί του χρόνου απασχόλησης.

β) Σύντομη αναφορά των προσόντων και της πείρας των άλλων μελών του πληρώματος.

γ) Σχετικές πληροφορίες που αφορούν άλλο προσωπικό, όπως υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, συντήρηση, κ.λπ., όταν έχουν σχέση.

1.6 Πληροφορίες αεροσκάφους:

α) Σύντομη αναφορά στην πτητική ικανότητα και συντήρηση του αεροσκάφους (να περιλαμβάνονται ενδείξεις ελλείψεων που ήταν γνωστές πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης, εάν έχουν οποιαδήποτε σχέση με το ατύχημα).

β) Σύντομη αναφορά επί των επιδόσεων, εάν σχετίζονται, και εάν η μάζα και το κέντρο βάρους ήταν μέσα στα καθορισμένα όρια κατά τη διάρκεια της φάσης πτητικής λειτουργίας που σχετίζεται με το ατύχημα. (Εάν όχι και εάν είχε οποιαδήποτε σχέση με το ατύχημα, δώστε λεπτομέρειες).

γ) Τύπος του καυσίμου που χρησιμοποιήθηκε.

1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες:

α) Σύντομη αναφορά επί των μετεωρολογικών συνθηκών ανάλογα με τις περιστάσεις, που περιλαμβάνει τόσο τις συνθήκες πρόγνωσης όσο και τις πραγματικές συνθήκες, καθώς και της δυνατότητας παροχής μετεωρολογικής πληροφοριών προς το πλήρωμα.

β) Συνθήκες φυσικού φωτός κατά την ώρα του ατυχήματος (ηλιοφάνεια, σεληνόφως, λυκόφως, κ.τ.λ.).

1.8 Βοηθήματα ναυτιλίας. Σχετικές πληροφορίες επί των διαθέσιμων ναυτιλιακών βοηθημάτων, περιλαμβανομένων των βοηθημάτων προσγείωσης όπως ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, οπτικών βοηθημάτων εδάφους, κ.λπ., καθώς και της αποτελεσματικότητάς τους κατά τη συγκεκριμένη στιγμή.

1.9 Επικοινωνίες. Σχετικές πληροφορίες επί της κινητής και σταθερής υπηρεσίας αεροναυτικών επικοινωνιών, καθώς και της αποτελεσματικότητάς τους.

1.10 Πληροφορίες αεροδρομίου. Σχετικές πληροφορίες που συνδέονται με το αεροδρόμιο, τις διευκολύνσεις και την κατάστασή του, ή με την περιοχή προσγείωσης ή απογείωσης, εάν δεν πρόκειται για αεροδρόμιο.

1.11 Αποτυπωτές πτήσης. Θέση των εγκαταστάσεων αποτυπωτών πτήσης στο αεροσκάφος, την κατάστασή τους όταν ανασύρθηκαν και σχετικά διαθέσιμα δεδομένα από αυτούς.

1.12 Πληροφορίες συντριμμάτων και πρόσκρουσης. Γενικές πληροφορίες για τη θέση του ατυχήματος και για το σχέδιο διασποράς των συντριμμάτων. Αστοχίες υλικού ή δυσλειτουργίες εξαρτημάτων που ανακαλύφθηκαν. Λεπτομέρειες που αφορούν την τοποθεσία και την κατάσταση των διαφόρων τμημάτων των συντριμμάτων δεν απαιτούνται κανονικά, εκτός εάν είναι απαραίτητο να δειχθεί ότι το αεροσκάφος διαλύθηκε πριν από την πρόσκρουση. Διαγράμματα, χάρτες και φωτογραφίες μπορούν να περιλαμβάνονται σε αυτό το τμήμα ή να επισυνάπτονται στα Προσαρτήματα.

1.13 Ιατρικές και παθολογικές πληροφορίες. Σύντομη περιγραφή των αποτελεσμάτων της διερεύνησης που διενεργήθηκε και διαθέσιμα σχετικά δεδομένα από αυτήν.

Σημείωση.- Ιατρικές πληροφορίες σχετιζόμενες με τις άδειες πληρώματος διακυβέρνησης θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο 1.5 - Πληροφορίες προσωπικού.

1.14 Πυρκαγιά. Εάν εκδηλώθηκε πυρκαγιά, πληροφορίες για τη φύση του περιστατικού, και για τον εξοπλισμό πυρόσβεσης που χρησιμοποιήθηκε καθώς και την αποτελεσματικότητά του.

1.15 Πλευρές επιβίωσης. Σύντομη περιγραφή της έρευνας, εκκένωσης και διάσωσης, θέση πληρώματος και επιβατών σε σχέση με τα τραύματα που υπέστησαν, αστοχία δομικών στοιχείων όπως καθίσματα και προσαρτήματα στις ζώνες ασφαλείας.

1.16 Δοκιμές και έρευνες. Σύντομες αναφορές που αφορούν τα αποτελέσματα δοκιμών και ερευνών.

1.17 Οργανωτικές πληροφορίες και πληροφορίες διοίκησης. Σχετικές πληροφορίες που αφορούν τους οργανισμούς και τη διοίκησή τους που εμπλέκονται στον επηρεασμό της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους. Οι οργανισμοί, για παράδειγμα, περιλαμβάνουν τον αερομεταφορέα, τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, αεροδιάδρομο, αεροδρόμιο και μετεωρολογικές υπηρεσίες καθώς και τη ρυθμιστική αρχή. Οι πληροφορίες μπορεί να περιέχουν, αλλά να μην περιορίζονται σε αυτά, την οργανωτική δομή και λειτουργίες, πόρους, οικονομική κατάσταση, πολιτικές και πρακτικές της διοίκησης καθώς και το ρυθμιστικό πλαίσιο.

1.18 Πρόσθετες πληροφορίες. Σχετικές πληροφορίες που δεν περιλαμβάνονται ήδη στα 1.1 έως 1.17.

1.19 Χρήσιμες ή αποτελεσματικές τεχνικές διερεύνησης. Όταν έχουν χρησιμοποιηθεί χρήσιμες ή αποτελεσματικές τεχνικές διερεύνησης, τότε περιγράψτε σύντομα το λόγο για τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν αυτές οι τεχνικές και αναφερθείτε εδώ στα κύρια χαρακτηριστικά καθώς και στην περιγραφή των αποτελεσμάτων κάτω από τις κατάλληλες υπο-επικεφαλίδες 1.1 έως 1.18.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Αναλύστε, κατά περίπτωση, μόνο τις πληροφορίες που περιέχονται στο 1.- Πραγματικά γεγονότα και οι οποίες είναι σχετικές με τον προσδιορισμό των συμπερασμάτων και των αιτίων.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Καταγράψτε τα ευρήματα και αίτια που αποδείχθηκαν κατά τη διερεύνηση. Ο κατάλογος των αιτίων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τις άμεσες και τις βαθύτερες αιτίες του συστήματος.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατά περίπτωση, αναφέρατε εν συντομία οποιεσδήποτε συστάσεις έγιναν για σκοπούς πρόληψης ατυχημάτων και οποιαδήποτε προκύπτουσα διορθωτική ενέργεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Συμπεριλάβετε, κατά περίπτωση, οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία που θεωρείται απαραίτητη για την κατανόηση της Έκθεσης.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

Αυτά τα Συνημμένα δεν συνιστούν μέρος του Παραρτήματος 13 - Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών. Η ύλη που περιέχεται εδώ έχει σκοπό να βοηθήσει στην εφαρμογή του Παραρτήματος 13.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΟΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΜΙΣΘΩΜΕΝΑ, ΕΚΜΙΣΘΩΜΕΝΑ Ή ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΝΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 13 - Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών αναπτύχθηκαν, όταν το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Αερομεταφορέα ήταν κανονικά τα ίδια. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, έχουν αναπτυχθεί διεθνείς συμφωνίες μίσθωσης και ανταλλαγής αεροσκαφών, έτσι ώστε σε πολλές περιπτώσεις το Κράτος του Αερομεταφορέα είναι διαφορετικό από το Κράτος Νηολόγησης.

Οι συμφωνίες μίσθωσης ή ανταλλαγής μερικές φορές

περιλαμβάνουν και τη διάθεση πληρωμάτων διακυβέρνησης από το Κράτος Νηολόγησης. Ωστόσο, πιο συχνά, τα πληρώματα διακυβέρνησης διατίθενται από το Κράτος του Αερομεταφορέα και η εκμετάλλευση του αεροσκάφους γίνεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του Κράτους του Αερομεταφορέα. Ομοίως, από αυτές τις συμφωνίες μπορεί να προκύψει ποικιλία διακανονισμών για την πτητική ικανότητα. Την ευθύνη για την πτητική ικανότητα μπορεί να την έχει, εν όλω ή εν μέρει, το Κράτος του Αερομεταφορέα ή το Κράτος Νηολόγησης. Μερικές φορές ο αερομεταφορέας, συμμορφούμενος με το σύστημα ελέγχου πτητικής ικανότητας που έχει καθοριστεί από το Κράτος Νηολόγησης, εκτελεί τη συντήρηση και κρατάει αρχεία.

Στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, είναι σημαντικό ότι οποιοδήποτε Κράτος που έχει αναλάβει ευθύνη για την ασφάλεια αεροσκάφους έχει το δικαίωμα να συμμετέχει σε διερεύνηση, τουλάχιστον όσον αφορά τη συγκεκριμένη ευθύνη. Είναι επίσης σημαντικό ότι το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα πρέπει να έχει ταχεία πρόσβαση σε όλα τα έγγραφα και άλλες πληροφορίες σχετικές με αυτή τη διερεύνηση.

Όταν η τοποθεσία ατυχήματος ή συμβάντος δεν μπορεί να προσδιοριστεί οριστικά εφόσον ανήκει στην επικράτεια άλλου Κράτους, τότε το Κράτος του Αερομεταφορέα, μετά από διαβουλεύσεις με το Κράτος Νηολόγησης, θα πρέπει να αποδέχεται πλήρη ή μερική ευθύνη για τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Σημείωση.- Σε αυτόν τον κατάλογο ελέγχου ενεργειών, οι ακόλουθοι όροι έχουν το νόημα που αναφέρεται παρακάτω:

– Διεθνή περιστατικά: ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που λαμβάνουν χώρα στην επικράτεια Συμβαλλόμενου Κράτους σε αεροσκάφος νηολογημένο σε άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος,

– Εσωτερικά περιστατικά: ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, που λαμβάνουν χώρα στην επικράτεια του Κράτους Νηολόγησης,

– Άλλα περιστατικά: ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, που λαμβάνουν χώρα στην επικράτεια μη Συμβαλλόμενου Κράτους, ή εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε Κράτους.

1. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ – ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

Από	Για	Στέλνεται προς	Αναφορά στο Παράρτημα 13
Κράτος του Περιστατικού	Διεθνή περιστατικά: Όλα τα αεροσκάφη	Κράτος Νηολόγησης Κράτος του Αερομεταφορέα Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής ICAO (όταν το αεροσκάφος είναι πάνω από 2.250 Kg)	4.1
Κράτος Νηολόγησης	Εσωτερικά και άλλα περιστατικά: Αεροσκάφη πάνω από 2.250 Kg	Κράτος του Αερομεταφορέα Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής ICAO (όταν το αεροσκάφος είναι πάνω από 2.250 Kg)	4.8

2. ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα οπουδήποτε συνέβησαν

Από	Τύπος Έκθεσης	Αφορά	Στέλνεται προς	Αναφορά στο Παράρτημα 13
Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση	ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Όλα τα αεροσκάφη	Κράτος έναρξης της διερεύνησης Κράτος Νηολόγησης Κράτος του Αερομεταφορέα Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής Κράτος που ενδιαφέρεται λόγω θανάτων Κράτος που παρείχε πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες	6.4
		Αεροσκάφη πάνω από 5.700 kg	ICAO	6.7

3. ΑΝΑΦΟΡΑ ADREP
Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα οπουδήποτε συνέβησαν

Από	Τύπος Έκθεσης	Αφορά	Στέλνεται προς	Αναφορά στο Παράρτημα 13
Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση	ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Ατυχήματα σε αεροσκάφη πάνω από 2.250 kg	Κράτος Νηολόγησης ή Κράτος του Περιστατικού Κράτος του Αερομεταφορέα Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής Κράτος που παρείχε πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες ICAO	7.1
		Ατυχήματα σε αεροσκάφη 2.250 kg ή λιγότερο εάν εμπλέκεται η πτητική ικανότητα ή θέματα ενδιαφέροντος	Όπως ανωτέρω, εκτός ICAO	7.2
	ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	Ατυχήματα σε αεροσκάφη πάνω από 2.250 kg	ICAO	7.5
	ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	Συμβάντα σε αεροσκάφη πάνω από 5.700 kg	ICAO	7.7

4. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
Θέματα ασφαλείας που ενδιαφέρουν άλλα Κράτη

Από	Τύπος αναφοράς	Αφορά	Στέλνεται προς	Αναφορά στο Παράρτημα 13
Κράτος που αναλύει τα δεδομένα ασφαλείας	οποιοσδήποτε	Θέματα που θεωρείται ότι ενδιαφέρουν άλλα Κράτη	Κράτη που ενδιαφέρονται	8.7
Κράτη που κάνουν συστάσεις ασφαλείας	συστάσεις ασφαλείας	Συστάσεις που έγιναν σε άλλο Κράτος	Αρχή διερεύνησης ατυχήματος σε αυτό το Κράτος	6.8 8.8

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Γ. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΟΒΑΡΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

1. Ο όρος "σοβαρό συμβάν" ορίζεται στο Κεφάλαιο 1 ως εξής:

Σοβαρό συμβάν (Serious incident). Συμβάν που περιλαμβάνει καταστάσεις οι οποίες δείχνουν ότι μόλις αποφεύχθηκε ένα ατύχημα.

2. Τα συμβάντα που αναφέρονται στον κατάλογο είναι τυπικά παραδείγματα συμβάντων, τα οποία πιθανόν να είναι σοβαρά συμβάντα. Ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός και εξυπηρετεί μόνον ως καθοδήγηση για τον ορισμό του σοβαρού συμβάντος.

Παραλίγο συγκρούσεις που απαιτούν ελιγμό αποφυγής, για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση ή όταν μια ενέργεια αποφυγής θα ήταν ενδεδειγμένη.

Ελεγχόμενη πτήση που οριακά αποφεύγει πρόσκρουση στο έδαφος.

Ματαιωθείσες απογειώσεις σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

Απογειώσεις από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακό διαχωρισμό από εμπόδιο(α).

Προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

Ολική αποτυχία για επίτευξη των αναμενόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή αρχική άνοδο.

Φωτιές και καπνός στο διαμέρισμα των επιβατών, στα διαμερίσματα φορτίου ή φωτιές κινητήρων, ακόμη και όταν τέτοιες φωτιές σβήστηκαν με τη χρήση των πυροσβεστικών μέσων.

Περιστατικά που απαιτούν τη χρήση οξυγόνου έκτακτης ανάγκης από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

Δομικές αστοχίες αεροσκάφους ή αποσπάσεις τμημάτων του κινητήρα που δεν κατατάσσεται ως ατύχημα.

Πολλαπλές δυσλειτουργίες ενός ή περισσοτέρων συστημάτων αεροσκάφους που επηρεάζουν σοβαρά την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Ανικανότητα του πληρώματος διακυβέρνησης να εκπληρώσει τα καθήκοντα του εν πτήσει.

Ποσότητα καυσίμου που απαιτεί τη δήλωση έκτακτης ανάγκης από το χειριστή.

Συμβάντα κατά την απογείωση ή την προσγείωση. Συμβάντα όπως προσγείωση πριν το καθορισμένο σημείο , υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή από διαδρόμους.

Βλάβες συστημάτων, καιρικά φαινόμενα, πτητικές λειτουργίες εκτός του εγκεκριμένου φακέλου πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να προκαλέσουν δυσκολίες στον έλεγχο του αεροσκάφους.

Βλάβες σε περισσότερα από ένα συστήματα σε ένα πολλαπλό σύστημα που είναι υποχρεωτικό για την καθοδήγηση της πτήσης και την αεροναυτιλία.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Δ. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΥΠΩΤΗ ΠΤΗΣΗΣ

Αρχική ανταπόκριση

Το επακόλουθο ενός μείζονος ατυχήματος είναι ο απαιτητικός χρόνος για την αρχή διερεύνησης οποιουδήποτε Κράτους. Ένα από τα ενδιάμεσα θέματα που απαιτεί απόφαση είναι που πρέπει να γίνει ανάγνωση και ανάλυση των αποτυπωτών πτήσης. Είναι απαραίτητο ότι πρέπει να γίνει ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης το συντομότερο δυνατόν μετά από ατύχημα. Έγκαιρη αναγνώριση των περιοχών που έχουν προβλήματα μπορεί να επηρεάσει τη διερεύνηση στο σημείο του ατυχήματος όπου τα αποδεικτικά στοιχεία είναι μερικές φορές προσωρινά. Έγκαιρη αναγνώριση των περιοχών που έχουν προβλήματα μπορεί επίσης να έχει σαν αποτέλεσμα επείγουσες συστάσεις ασφαλείας οι οποίες μπορεί να είναι αναγκαίες για πρόληψη όμοιων περιστατικών.

Πολλά Κράτη δεν διαθέτουν δικές τους εγκαταστάσεις για την ανάγνωση και ανάλυση των πληροφοριών αποτυπωτή πτήσης (τόσο ομιλίας όσο και δεδομένων) και συνεπώς ζητούν βοήθεια από άλλα Κράτη. Είναι απαραίτητο, ως εκ τούτου, ότι η αρχή διερεύνησης ατυχήματος του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση να κάνει έγκαιρες συμφωνίες για την ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης σε κατάλληλη εγκατάσταση ανάγνωσης.

Επιλογή της εγκατάστασης

Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση μπορεί να ζητήσει βοήθεια από οποιοδήποτε Κράτος το οποίο, κατά την άποψη του, μπορεί να εξυπηρετήσει καλύτερα τη διερεύνηση. Ο τυπικός εξοπλισμός επανάληψης και το λογισμικό αναπαραγωγής του κατασκευαστή, τα οποία χρησιμοποιούνται αντιπροσωπευτικά από τις αεροπορικές εταιρείες και τις εγκαταστάσεις συντήρησης, δεν θεωρούνται επαρκή για σκοπούς διερεύνησης. Ειδικές τεχνικές ανάκλησης και ανάλυσης απαιτούνται συνήθως, εάν οι αποτυπωτές έχουν πάθει ζημιά.

Οι εγκαταστάσεις για την ανάγνωση αποτυπωτών πτήσης θα πρέπει να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) τη δυνατότητα αποσυναρμολόγησης και ανάγνωσης αποτυπωτών πτήσης που έχουν υποστεί σημαντική ζημιά,

β) τη δυνατότητα αναπαραγωγής της αυθεντικής καταγραφής / τμήματος μνήμης χωρίς την ανάγκη για χρήση της συσκευής αντιγραφής του κατασκευαστή ή του περιβλήματος του αποτυπωτή που ενεπλάκη στο ατύχημα ή συμβάν,

γ) τη δυνατότητα μηχανικής ανάλυσης της ακατέργαστης δυαδικής κυματομορφής από αποτυπωτές πτήσης με ψηφιακή ταινία,

δ) τη δυνατότητα να επαυξήσει και να φιλτράρει τις καταγραφές ομιλίας ψηφιακά μέσω κατάλληλου λογισμικού, και

ε) την ικανότητα για γραφική ανάλυση στοιχείων, προκειμένου να αντλήσει πρόσθετες παραμέτρους που δεν καταγράφονται σαφώς, να επιβεβαιώσει τα στοιχεία με διασταύρωση και άλλες αναλυτικές μεθόδους, για να προσδιορίσει την ακρίβεια και τους περιορισμούς των στοιχείων.

Συμμετοχή του Κράτους Κατασκευής (ή Σχεδιασμού) και του Κράτους του Αερομεταφορέα

Το Κράτος Κατασκευής (ή Σχεδιασμού) έχει ευθύνες για την πτητική ικανότητα και την εξειδικευμένη γνώση που κανονικά απαιτείται για την ανάγνωση και ανάλυση των πληροφοριών αποτυπωτή πτήσης. Αφού οι πληροφορίες αποτυπωτή πτήσης μπορούν συχνά να αποκαλύψουν προβλήματα πτητικής ικανότητας, το Κράτος Κατασκευής (ή Σχεδιασμού) θα πρέπει να έχει εκπρόσωπο παρόντα, όταν διεξάγονται ανάγνωση και ανάλυση αποτυπωτή πτήσης σε Κράτος διαφορετικό από το Κράτος Κατασκευής (ή Σχεδιασμού).

Το Κράτος του Αερομεταφορέα έχει ρυθμιστικές αρμοδιότητες, που αφορούν την πτητική λειτουργία και μπορεί να διαθέτει βαθιά γνώση σε επιχειρησιακά θέματα, τα οποία μπορεί να είναι συγκεκριμένα για τον αερομεταφορέα. Αφού οι πληροφορίες αποτυπωτή πτήσης μπορούν να αποκαλύψουν επιχειρησιακά προβλήματα, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει επίσης να έχει εκπρόσωπο παρόντα, όταν διεξάγονται ανάγνωση και ανάλυση αποτυπωτή πτήσης.

Συνιστώμενες διαδικασίες

Η ανάγνωση του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης θα πρέπει να γίνεται από την ίδια εγκατάσταση, γιατί περιέχουν συμπληρωματικά στοιχεία τα οποία μπορεί να βοηθήσουν την επιβεβαίωση κάθε καταγραφής και να βοηθήσουν στον προσδιορισμό της χρονομέτρησης και συγχρονισμού.

Οι αποτυπωτές πτήσης δεν θα πρέπει να ανοίγονται ή να τροφοδοτούνται με ρεύμα και οι αυθεντικές καταγραφές δεν θα πρέπει να αντιγράφονται (ιδιαιτέρως όχι από συσκευές αντιγραφής μεγάλης ταχύτητας), πριν από την ανάγνωση λόγω του κινδύνου ζημιάς στις καταγραφές.

Η εγκατάσταση, στην οποία γίνεται ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης για άλλο Κράτος, θα πρέπει να έχει την ευκαιρία να σχολιάσει την Τελική Έκθεση, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τα χαρακτηριστικά της ανάλυσης του αποτυπωτή πτήσης ελήφθησαν υπόψη.

Η εγκατάσταση, στην οποία γίνεται ανάγνωση των αποτυπωτών πτήσης, μπορεί να ζητήσει την εξειδικευμένη γνώση του κατασκευαστή του αεροσκάφους και του αερομεταφορέα προκειμένου να επαληθεύσει τα στοιχεία διακρίβωσης και να επιβεβαιώσει τις καταγραφείσες πληροφορίες.

Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση μπορεί να αφήσει τις αυθεντικές καταγραφές, ή αντίγραφό τους, στην

εγκατάσταση ανάγνωσης, μέχρις ότου ολοκληρωθεί η διερεύνηση, για να διευκολύνει την έγκαιρη ανάλυση πρόσθετων αιτήσεων ή διευκρινίσεων, υπό την προϋπόθεση ότι η εγκατάσταση έχει επαρκείς διαδικασίες ασφαλείας για φύλαξη των καταγραφών.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Ε. ΝΟΜΙΚΗ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Η προστασία των πληροφοριών ασφαλείας από ακατάλληλη χρήση είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η συνεχής διαθεσιμότητα αυτών, αφού η χρήση των πληροφοριών ασφαλείας για σκοπούς άλλους από εκείνους που σχετίζονται με την ασφάλεια μπορεί να εμποδίσουν τη μελλοντική διαθεσιμότητα αυτών των πληροφοριών, με δυσμενή επίδραση στην ασφάλεια. Αυτό το γεγονός αναγνωρίσθηκε από την 35η Συνέλευση του ICAO, η οποία επισήμανε ότι οι υφιστάμενοι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί σε πολλά Κράτη ενδεχομένως να μην καθορίζουν επαρκώς τον τρόπο με τον οποίο προστατεύονται οι πληροφορίες ασφαλείας από ακατάλληλη χρήση.

1.2 Η καθοδήγηση που περιλαμβάνεται στο παρόν Συνημμένο, επομένως, αποσκοπεί να βοηθήσει τα Κράτη να θεσπίσουν εθνικούς νόμους και κανονισμούς για να προστατεύσουν τις πληροφορίες που συλλέγονται από συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας (SDCPS), ενώ θα επιτρέπουν την πρέπουσα απονομή δικαιοσύνης. Ο αντικειμενικός σκοπός είναι να προληφθεί η ακατάλληλη χρήση πληροφοριών που έχουν συλλεγεί αποκλειστικά για το σκοπό βελτίωσης της ασφάλειας της αεροπλοΐας.

1.3 Λόγω των διαφορετικών νομικών συστημάτων των Κρατών, η νομική καθοδήγηση πρέπει να επιτρέπει στα Κράτη την ευελιξία να σχεδιάζουν τους νόμους και κανονισμούς τους σύμφωνα με τις εθνικές τους πολιτικές και πρακτικές.

1.4 Η καθοδήγηση που περιλαμβάνεται στο παρόν Συνημμένο, επομένως, λαμβάνει τη μορφή μιας σειράς αρχών που έχει περάσει από παραδείγματα εθνικών νόμων και κανονισμών που παρέχονται από τα Κράτη. Οι γενικές ιδέες που περιγράφονται στις αρχές αυτές θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν ή να τροποποιηθούν ώστε να πληρούν τις ιδιαίτερες ανάγκες του Κράτους που θεσπίζει νόμους και κανονισμούς για να προστατεύσει τις πληροφορίες ασφαλείας.

1.5 Σε όλη την έκταση του παρόντος Συνημμένου:

α) οι πληροφορίες ασφαλείας αναφέρονται σε πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε SDCPS που θεσπίστηκαν με αποκλειστικό σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπλοΐας, και προορίζονται για προστασία κάτω από καθορισμένες συνθήκες σύμφωνα με το 3.1 κατωτέρω,

β) το επιχειρησιακό προσωπικό αναφέρεται σε προσωπικό που εμπλέκεται στις αεροπορικές επιχειρήσεις, το οποίο είναι σε θέση να αναφέρει πληροφορίες ασφαλείας στο SDCPS. Το προσωπικό αυτό περιλαμβάνει, αλλά δεν περιορίζεται σε, πληρώματα διακυβέρνησης, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, χειριστές αεροναυτικών σταθμών, τεχνικούς συντήρησης, πληρώματα θαλάμου επιβατών, επιμελητές πτήσης και προσωπικό χώρου εξυπηρέτησης αεροσκαφών,

γ) η ακατάλληλη χρήση αναφέρεται στη χρήση πληροφοριών ασφαλείας για σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους για τους οποίους είχαν συλλεχθεί, δηλαδή, χρήση των πληροφοριών για πειθαρχικές, πολιτικές, διοικητικές και ποινικές διώξεις κατά επιχειρησιακού προσωπικού, ή / και αποκάλυψη των πληροφοριών στο κοινό,

δ) το SDCPS αναφέρεται σε συστήματα επεξεργασίας και αναφοράς, βάσεις δεδομένων, μορφές για ανταλλαγή πληροφοριών, και καταγεγραμμένες πληροφορίες και περιλαμβάνει:

1) αρχεία που σχετίζονται με διερευνήσεις ατυχήματος και συμβάντος, όπως περιγράφεται στο Κεφάλαιο 5,

2) υποχρεωτικά συστήματα αναφοράς συμβάντος, όπως περιγράφεται στο Κεφάλαιο 8,

3) εθελοντικά συστήματα αναφοράς συμβάντος, όπως περιγράφεται στο Κεφάλαιο 8, και

4) αυτοαποκαλυπτόμενα συστήματα αναφοράς, που περιλαμβάνουν συστήματα αυτόματης συλλογής στοιχείων, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι, Κεφάλαιο 3, καθώς επίσης και μηχανικά συστήματα συλλογής στοιχείων.

Σημείωση.- Πληροφορίες για συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων ασφαλείας μπορεί να αναζητηθούν στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

2.1 Ο αποκλειστικός σκοπός της προστασίας των πληροφοριών ασφαλείας από ακατάλληλη χρήση, είναι να εξασφαλισθεί η συνεχής διαθεσιμότητα αυτών έτσι ώστε να είναι δυνατόν να αναληφθούν κατάλληλες και έγκαιρες προληπτικές ενέργειες και να βελτιωθεί η ασφάλεια της αεροπλοΐας.

2.2 Δεν είναι σκοπός της προστασίας των πληροφοριών ασφαλείας να παρεμβαίνει στην πρέπουσα απονομή δικαιοσύνης στα Κράτη.

2.3 Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί που προστατεύουν τις πληροφορίες ασφαλείας θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι υπάρχει ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για προστασία των πληροφοριών ασφαλείας προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια της αεροπλοΐας, και της ανάγκης για την πρέπουσα απόδοση δικαιοσύνης.

2.4 Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί που προστατεύουν τις πληροφορίες ασφαλείας θα πρέπει να προλαμβάνουν την ακατάλληλη χρήση τους.

2.5 Η παροχή προστασίας σε χαρακτηρισμένες πληροφορίες ασφαλείας κάτω από καθορισμένες συνθήκες, είναι μέρος των αρμοδιοτήτων ασφαλείας του Κράτους.

3. ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

3.1 Οι πληροφορίες ασφαλείας θα πρέπει να χαρακτηρίζονται για προστασία από ακατάλληλη χρήση σύμφωνα με καθορισμένες συνθήκες που θα πρέπει να περιλαμβάνουν, αλλά δεν θα περιορίζονται αναγκαστικά στο, ότι: η συλλογή πληροφοριών ήταν για σαφείς σκοπούς ασφαλείας και η αποκάλυψη των πληροφοριών θα εμποδίσει τη συνεχή διαθεσιμότητα αυτών.

3.2 Η προστασία θα πρέπει να είναι συγκεκριμένη για κάθε SDCPS, βασισμένη στη φύση των πληροφοριών ασφαλείας που περιλαμβάνει.

3.3 Θα πρέπει να καθιερωθεί μια τυπική διαδικασία για την παροχή προστασίας σε χαρακτηρισμένες πληροφορίες ασφαλείας, σύμφωνα με καθορισμένες συνθήκες.

3.4 Οι πληροφορίας ασφαλείας δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν με τρόπο διαφορετικό από τους σκοπούς για τους οποίους έχουν συλλεγεί.

3.5 Η χρήση των πληροφοριών ασφαλείας σε πειθαρχικές, πολιτικές, διοικητικές και ποινικές διώξεις θα πρέπει να γίνεται μόνον κάτω από κατάλληλες εγγυήσεις που προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία.

4. ΑΡΧΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ

Εξαιρέσεις από την προστασία των πληροφοριών ασφαλείας θα παρέχονται μόνον από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς όταν:

α) υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι το συμβάν προκλήθηκε από ενέργεια που θεωρείται, σύμφωνα με τη νομοθεσία, ότι έγινε με πρόθεση να προκληθεί ζημιά, ή έγινε εν γνώσει ότι πιθανώς θα προκληθεί ζημιά, ισοδύναμη με απερίσκεπτη συμπεριφορά, ολική αμέλεια ή εσκεμμένη κακή διαγωγή,

β) η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι οι περιστάσεις λογικά υποδηλώνουν ότι το συμβάν θα μπορούσε να έχει προκληθεί από συμπεριφορά με πρόθεση να προκληθεί ζημιά, ή έγινε εν γνώσει ότι πιθανώς θα προκληθεί ζημιά, ισοδύναμη με απερίσκεπτη συμπεριφορά, ολική αμέλεια ή εσκεμμένη κακή διαγωγή, ή

γ) η εξέταση από την αρμόδια αρχή προσδιορίζει ότι η αποδέσμευση των πληροφοριών ασφαλείας είναι αναγκαία για την κατάλληλη απόδοση δικαιοσύνης, και ότι η αποδέσμευσή τους υπερτερεί του δυσμενούς εσωτερικού και διεθνούς αντικτύπου που ενδεχομένως θα έχει αυτή επί της μελλοντικής διαθεσιμότητας πληροφοριών ασφαλείας.

5. ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ

5.1 Υπό την επιφύλαξη των αρχών προστασίας και εξαίρεσης που σκιαγραφούνται παραπάνω, οποιοδήποτε πρόσωπο ζητάει την αποκάλυψη πληροφοριών ασφαλείας θα πρέπει να δικαιολογεί την αποδέσμευσή τους.

5.2 Θα πρέπει να θεσπισθούν τυπικά κριτήρια για την αποκάλυψη πληροφοριών ασφαλείας και θα πρέπει να περιλαμβάνουν, αλλά χωρίς να περιορίζονται, τα ακόλουθα:

α) η αποκάλυψη των πληροφοριών ασφαλείας είναι αναγκαία για να διορθωθούν καταστάσεις που διακυβεύουν την ασφάλεια ή / και για να αλλάξουν πολιτικές και κανονισμούς,

β) η αποκάλυψη των πληροφοριών ασφαλείας δεν εμποδίζει τη μελλοντική τους διαθεσιμότητα προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια,

γ) η αποκάλυψη των σχετικών προσωπικών πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις πληροφορίες ασφαλείας συμμορφώνεται με τους ισχύοντες νόμους περί προσωπικών δεδομένων, και

δ) η αποκάλυψη των πληροφοριών ασφαλείας γίνεται με μορφή αποταυτοποίησης, συνοπτική και συνολική.

6. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΦΥΛΑΞΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κάθε SDCPS θα πρέπει να έχει ένα διορισμένο υπεύθυνο φύλαξης. Αποτελεί αρμοδιότητα του υπευθύνου φύλαξης των πληροφοριών ασφαλείας να εφαρμόζει όλη τη δυνατή προστασία που αφορά την αποκάλυψη των πληροφοριών, εκτός εάν:

α) ο υπεύθυνος φύλαξης των πληροφοριών ασφαλείας έχει τη συναίνεση του εκδότη των προς αποκάλυψη πληροφοριών, ή

β) ο υπεύθυνος φύλαξης των πληροφοριών ασφαλείας έχει βεβαιωθεί ότι η αποδέσμευση των πληροφοριών ασφαλείας είναι σύμφωνη με τις αρχές εξαίρεσης.

7. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Θεωρώντας ότι οι καταγραφές του περιβάλλοντος χώρου εργασίας που απαιτούνται από τη νομοθεσία, όπως οι αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CRV), μπορεί να γίνουν αντιληπτές σαν να αποτελούν εισβολή στα προσωπικά δεδομένα του επιχειρησιακού προσωπικού στην οποία δεν εκτίθενται άλλα επαγγέλματα:

α) υπό την επιφύλαξη των ανωτέρω αρχών προστασίας και εξαίρεσης, οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί θα πρέπει να θεωρούν τις καταγραφές του περιβάλλοντος χώρου εργασίας, που απαιτούνται από τη νομοθεσία, ως προνομιακά προστατευόμενες πληροφορίες, δηλαδή πληροφορίες που αξίζουν ενισχυμένης προστασίας, και

β) οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί θα πρέπει να προβλέπουν συγκεκριμένα μέτρα προστασίας σε αυτές τις καταγραφές ως προς την εμπιστευτικότητα και πρόσβασή τους από το κοινό. Αυτά τα συγκεκριμένα μέτρα προστασίας των καταγραφών του χώρου εργασίας, που απαιτούνται από τη νομοθεσία, μπορεί να περιλαμβάνουν την έκδοση εντολών μη δημόσιας αποκάλυψης.

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Άρθρο τρίτο

Δια του παρόντος παύει να ισχύει το Παράρτημα (Annex) 13, έκδοση 9η, τροποποίηση 10η που έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως Τεύχος Β, αριθμός φύλλου 418, 26.3.2007.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 30 Αυγούστου 2007

Ο Διοικητής
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 **23104 23956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63 **210 4135228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 **2610 638109**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο **26510 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 **25310 22858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο **2410 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 **26610 89122**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πεδιάδος 2 **2810 300781**
ΜΥΤΙΛΗΝΗ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1 **22510 46654**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 €, προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071010 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α΄	225 €	190 €
Β΄	320 €	225 €
Γ΄	65 €	Δωρεάν
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Δωρεάν
Δ΄	160 €	80 €
Α.Α.Π.	160 €	80 €
Ε.Β.Ι.	65 €	33 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Ψηφιακή Μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €	Δωρεάν
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.ΜΗ.**	2.250 €	645 €
Δ.Δ.Σ.	225 €	95 €
Α.Σ.Ε.Π.	70€	Δωρεάν
Ο.Π.Κ.	-	Δωρεάν
Α΄+ Β΄+ Δ΄ + Α.Α.Π.	-	450 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή πρόσβασης μέσω διαδικτύου σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη: **α)** Α, Β, Δ, Α.Α.Π., Ε.Β.Ι. και Δ.Δ.Σ., η τιμή προσαυξάνεται, πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του 2007, κατά 40 € ανά έτος και ανά τεύχος και **β)** για το τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. & Γ.Ε.ΜΗ., κατά 60 € ανά έτος παλαιότητας.

* Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
* Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
* Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α., τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα).
* Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
* Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8 τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρούνται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε και Γ.Ε.ΜΗ., από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr).

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08:00 μέχρι 13:00



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr